

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

SECTION **EL**

SOMMAIRE

MODE DE LECTURE DES SCHEMAS	EL- 2
RELAIS NORMALISES	EL- 3
CHEMINEMENT DES CONDUCTEURS D'ALIMENTATION	EL- 4
BATTERIE	EL- 9
CIRCUIT DE DEMARRAGE	EL-11
CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarreur	EL-12
CIRCUIT DE CHARGE	EL-19
CIRCUIT DE CHARGE—Alternateur	EL-21
CIRCUIT D'ALLUMAGE	EL-27
CIRCUIT D'ALLUMAGE—Distributeur	EL-28
CONTACTEUR MIXTE	EL-32
PROJECTEURS	EL-34
DISPOSITIFS LUMINEUX EXTERIEURS	EL-36
ECLAIRAGE D'HABITACLE	EL-40
COMPTEURS, JAUGES ETC.	EL-42
CIRCUIT DE SIGNALISATION	EL-44
ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE	EL-45
AVERTISSEUR SONORE, ALLUME-CIGARE ET MONTRE DE BORD	EL-49
DEGIVREUR DE LUNETTE ARRIERE	EL-50
AUTORADIO	EL-52
IMPLANTATION DES ORGANES ELECTRIQUES	EL-54
AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL	EL-57

MODE DE LECTURE DES SCHEMAS

CHEMINEMENT DES CONDUCTEURS D'ALIMENTATION

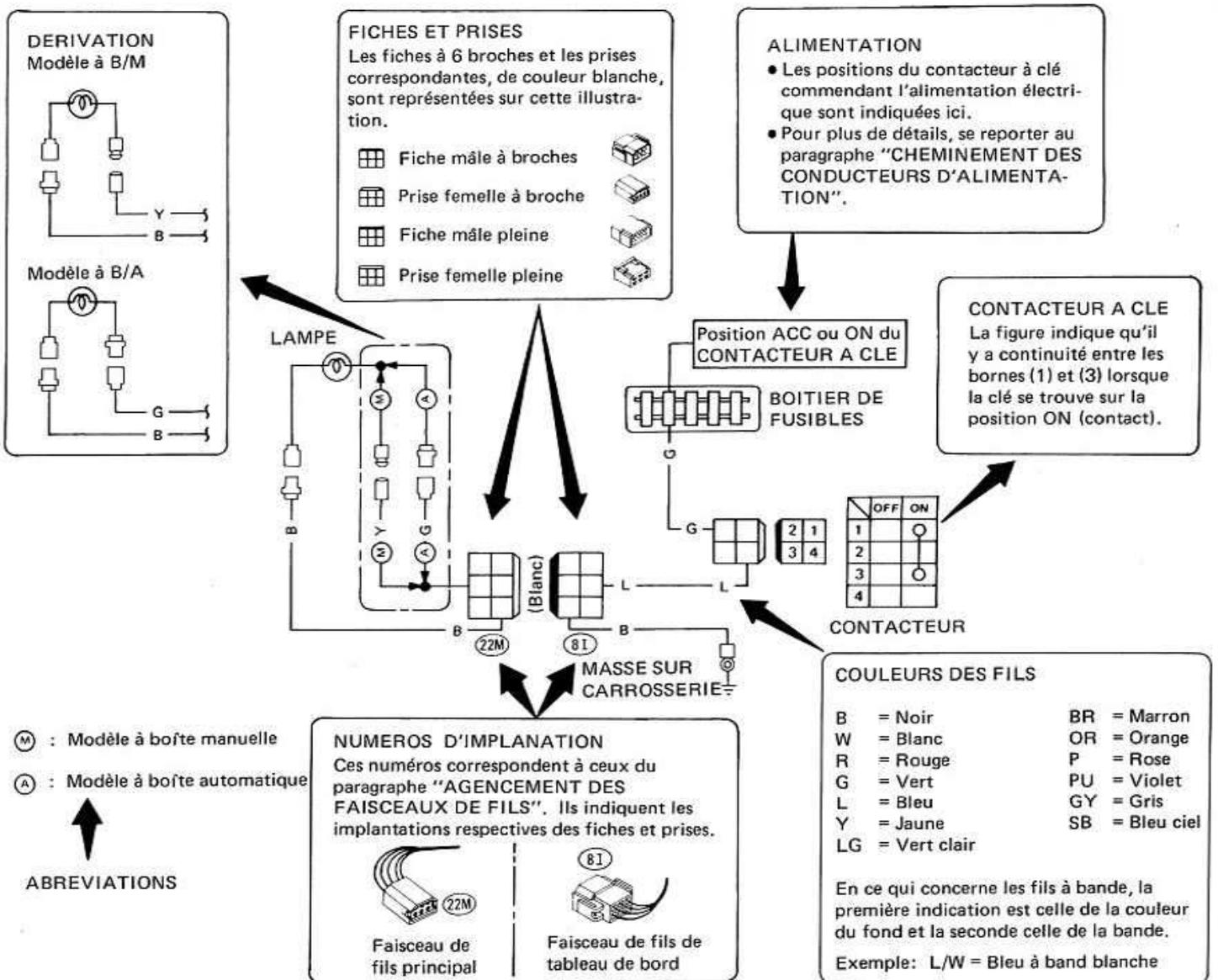
Ce schéma sert à isoler l'origine des défaillances au niveau de l'alimentation des circuits électriques. Admettons par exemple que le dégivreur de lunette arrière est en panne. Une vérification rapide prouve que les compteurs, jauges etc. sont normalement opérationnels. Le schéma d'alimentation indique qu'il ne peut pas y avoir de problème entre la batterie, le relais d'allumage, le contacteur à clé et le fusible puisque le circuit d'alimentation du dégivreur de lunette arrière est solidaire de celui

des instruments de bord. Par conséquent, l'origine de la défaillance de ce dispositif doit se situer après le fusible, par exemple dans le câblage, dans le dégivreur lui-même ou bien au niveau de la masse.

SCHEMAS DE CABLAGE

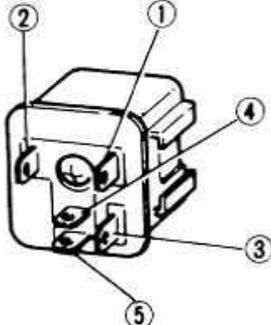
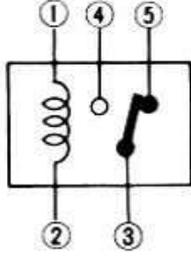
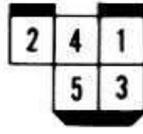
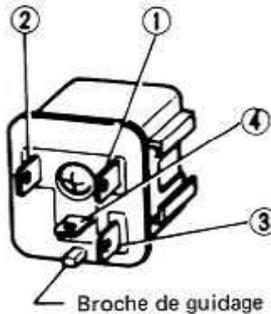
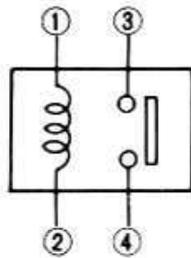
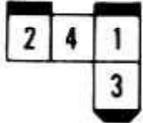
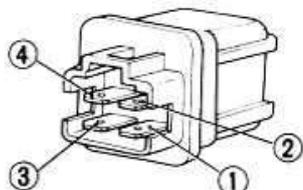
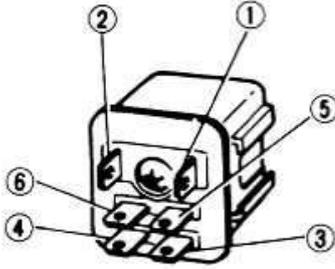
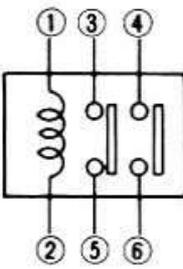
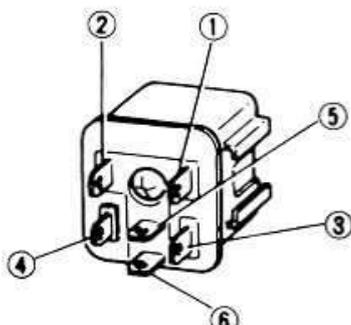
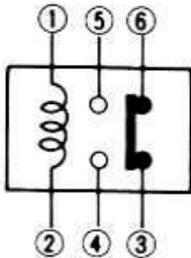
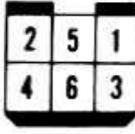
Ces schémas permettent d'identifier les types et nombres de connecteurs (fiches et prises), les implantations de leurs bornes, les couleurs de fil ainsi que les codes de connecteur. Consulter l'exemple ci-dessous.

Exemple



SEL984C

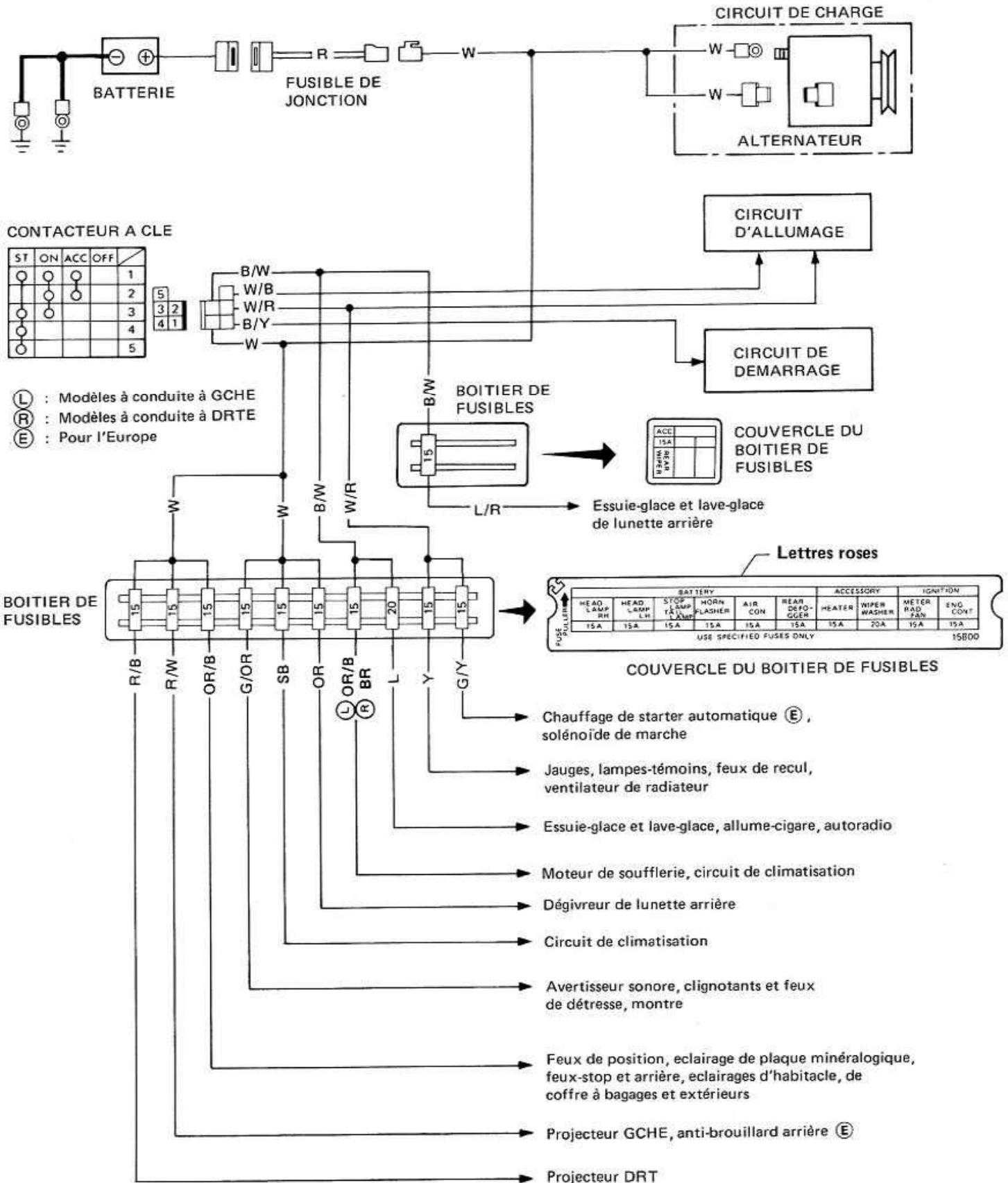
RELAIS NORMALISES

Type	Aspect	Circuit	Symboles	Couleur
1T				NOIR
1M	 <p>Broche de guidage</p>			BLEU
				NOIR
2M				MARRON
1M-1B				GRIS

CHEMINEMENT DES CONDUCTEURS D'ALIMENTATION

Schéma de Câblage

MODELES A LETTRES ROSES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES

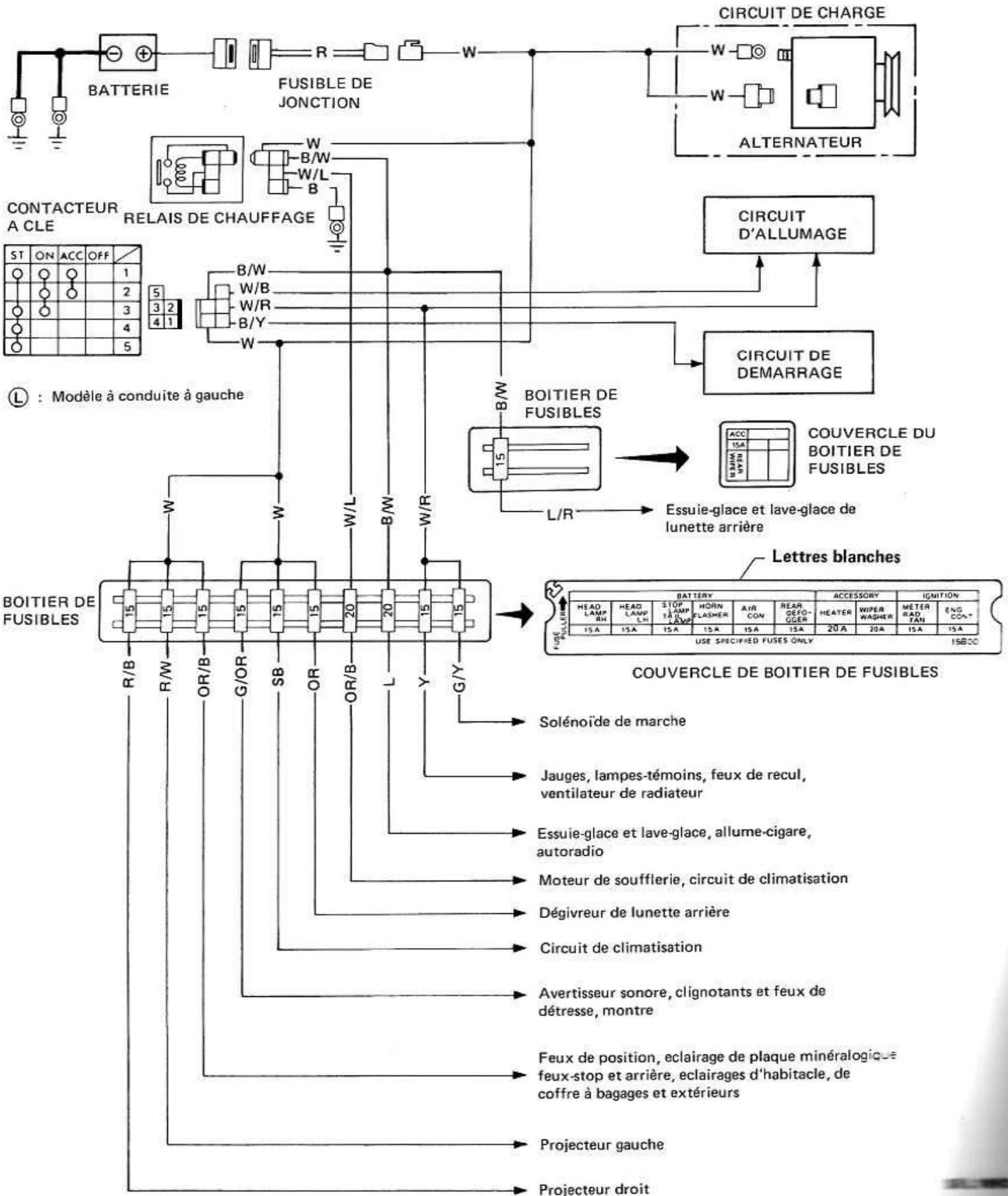


SEL985C

CHEMINEMENT DES CONDUCTEURS D'ALIMENTATION

Schéma de Câblage (Suite)

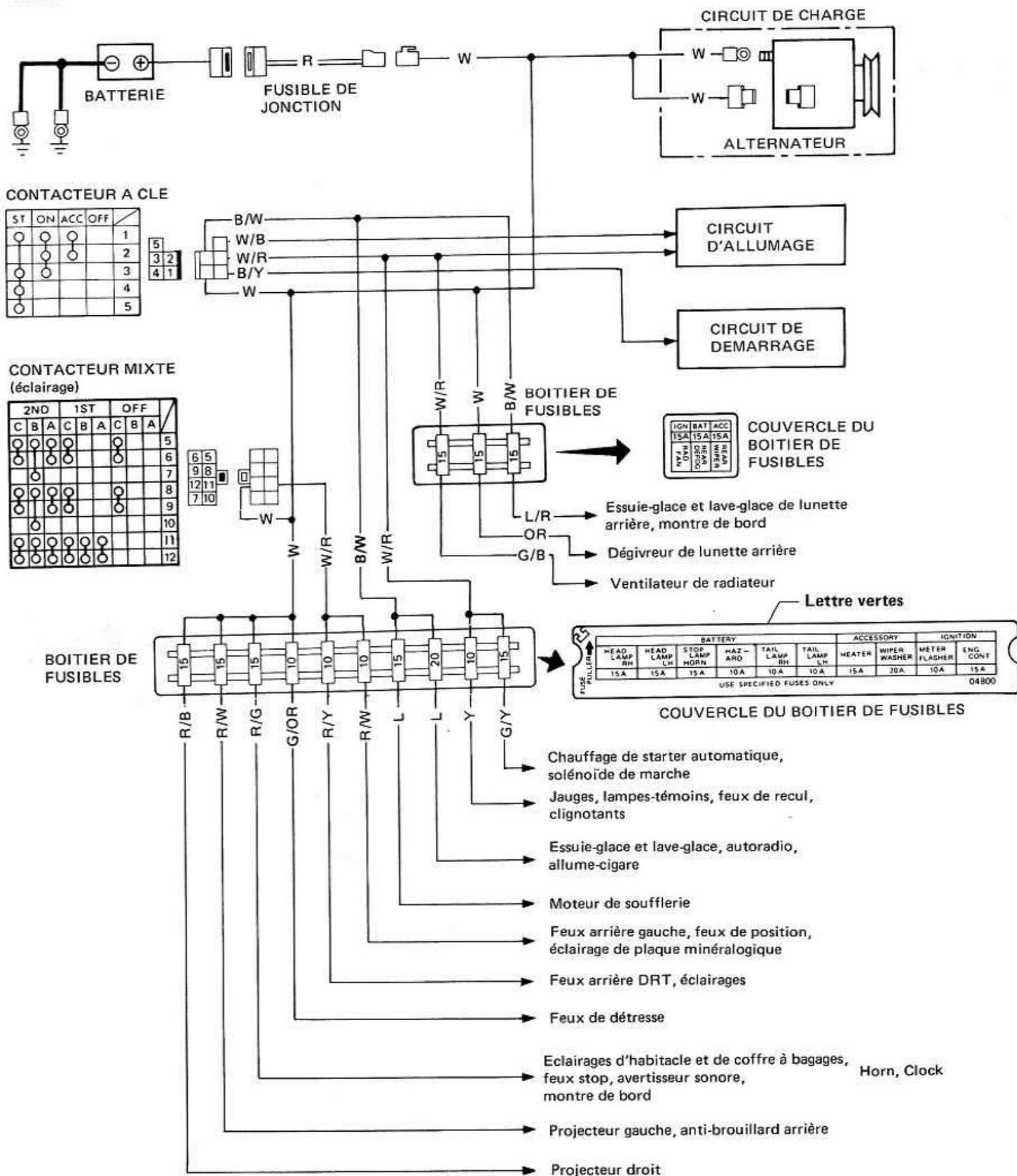
MODELES A LETTRES BLANCHES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES



CHEMINEMENT DES CONDUCTEURS D'ALIMENTATION

Schéma de Câblage (Suite)

MODELES A LETTRES VERTES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES

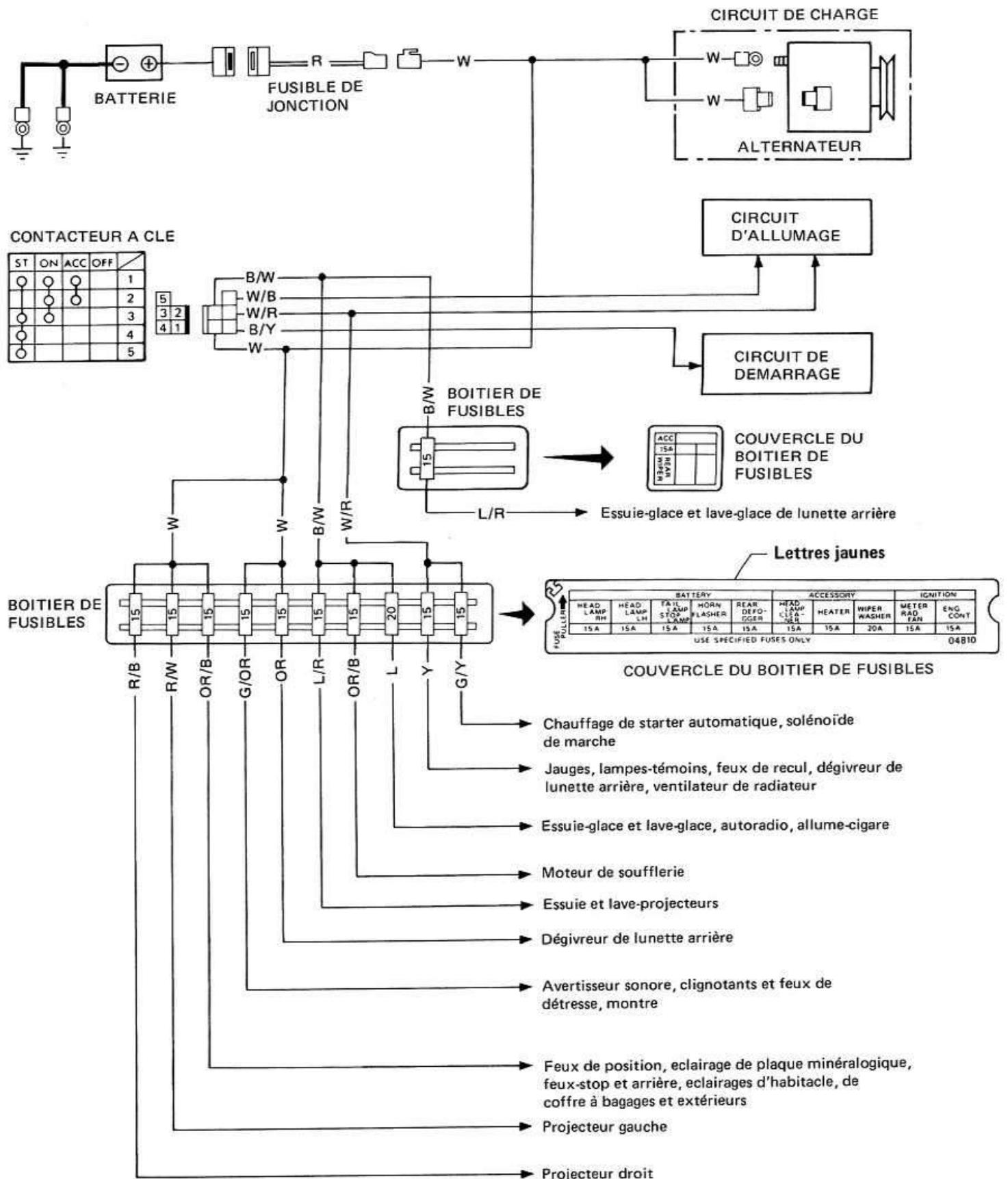


SEL986C

CHEMINEMENT DES CONDUCTEURS D'ALIMENTATION

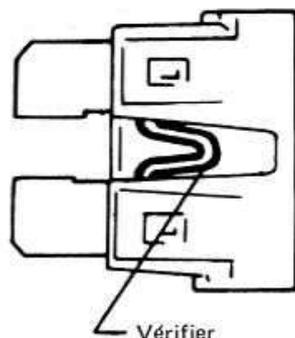
Schéma de Câblage (Suite)

MODELES A LETTRES JAUNES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES



CHEMINEMENT DES CONDUCTEURS D'ALIMENTATION

Fusibles

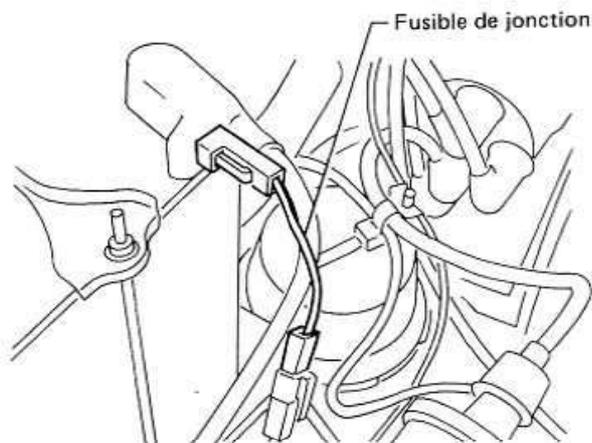


SEL276

- Si un fusible saute, absolument corriger l'origine de la défaillance avant de le remplacer.
- Utiliser exclusivement des fusibles dont l'ampérage correspond à la valeur nominale spécifiée.
- Ne pas poser de fusible en biais. Toujours parfaitement introduire les fusibles dans leur porte-fusible.
- Retirer le fusible de la montre de bord si le véhicule doit rester inutilisé pendant une période prolongée.

Fusibles de Jonction

Il est possible de repérer un fusible de jonction fondu à l'oeil nu ainsi qu'en le touchant du doigt. S'il y a un doute quant à son état, vérifier à l'aide d'un appareil ou d'une lampe d'essai.



SEL027D

ATTENTION:

- Si un fusible de jonction fond, il se peut que le circuit correspondant (alimentation ou circuit porteur de forte intensité) soit en court-circuit. Dans un tel cas, il convient de procéder à une vérification soigneuse et de corriger le défaut.
- Ne jamais entourer de ruban adhésif la circonférence d'un fusible de jonction. Faire extrêmement attention à ce qu'un fusible de jonction ne touche jamais de faisceau de fils ni aucune pièce en vinyle ou en caoutchouc.

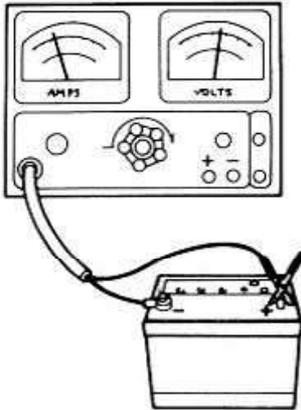
BATTERIE

ATTENTION:

- Si le moteur doit être démarré à l'aide d'une batterie autonome raccordée par des câbles de jonction, veiller à ce que ladite batterie soit bien une batterie de 12 volts.
- Après avoir branché les câbles, vérifier s'ils sont bien immobilisés sur les bornes de la batterie, faute de quoi le contact serait mauvais.

Essais

ESSAI DE CAPACITE



SEL697B

- Brancher la batterie sur un appareil d'essai de la manière indiquée et faire tourner la commande de charge jusqu'à ce que l'indication signale un tirage égal à 3 fois la valeur nominale de la batterie. Exemple: Tourner jusqu'à l'indication 180 A/H si la capacité nominale de la batterie est de 60 A/H.
- Laisser ainsi pendant 15 secondes puis observer la tension. LA BATTERIE EST EN BON ETAT SI LA TENSION EST EGALE OU SUPERIEURE A 9,6 VOLTS. Si elle chute à moins de 9,6 volts, passer à l'essai suivant.

ESSAI DE CHARGE EN TROIS MINUTES

- Brancher un chargeur sur la batterie.
- Régler le chargeur pour une charge rapide ne dépassant pas 40 A.
- Consulter l'indication du voltmètre au bout de trois minutes. Remplacer la batterie si l'indication est supérieure à 16,5 volts.

ESSAI DE PERTES

- Débrancher le câble de masse de la batterie.
- Brancher en série une lampe d'essai entre l'extrémité du câble et la borne négative de la batterie.
- Tous les contacteurs et circuits électriques étant hors service, la lampe d'essai ne doit pas s'allumer.

- Si la lampe s'allume, débrancher les fusibles et dispositifs électriques un à un jusqu'à ce qu'elle s'éteigne.

La montre de bord fonctionne sans interruption. Attention à ce que ce ne soit pas elle qui ait allumé la lampe!

- Remettre en état le circuit induisant la perte.

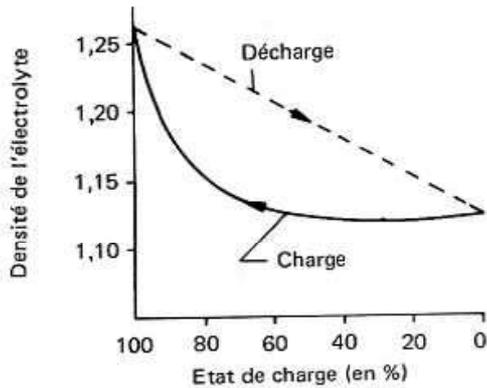
BATTERIE

Charge

REGIME DE CHARGE ET DENSITE DE L'ELECTROLYTE

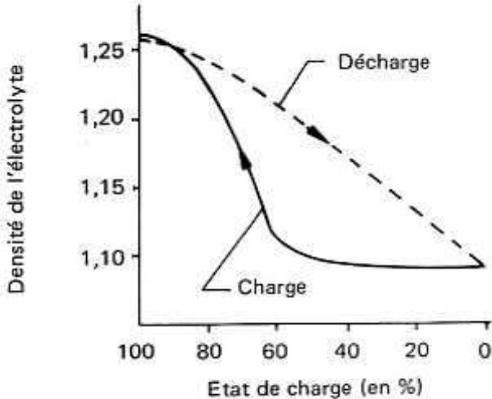
La relation entre l'état de charge de la batterie et la densité de son électrolyte est différente si la batterie est en cours de décharge ou de charge, comme l'indiquent les figures ci-dessous.

Courant de charge: 1/10 de l'intensité de la batterie



SEL808B

Courant de charge: 1/10 de l'intensité de la batterie



SEL809B

Comme l'indiquent ces figures, la batterie possède les particularités suivantes:

- La densité de l'électrolyte augmente très lentement pendant la charge de la batterie.
- Plus l'intensité du courant de charge est réduite, plus l'augmentation de densité de l'électrolyte est lente.

TEMOIN

- Le témoin passe du bleu à l'état translucide si la charge de la batterie chute de 20 à 30%.
- Pendant la charge, le témoin devient bleu lorsque la charge de la batterie atteint 65 à 90%.

Si le témoin devient translucide, indiquant par là que la batterie doit être rechargée, procéder à la charge de la manière suivante:

AVERTISSEMENT:

- Pendant la charge, tenir la batterie à distances des flammes.
- Pour le branchement du chargeur, commencer par brancher ses câbles avant de le mettre sous tension. En effet, des étincelles risquent de jaillir si la mise sous tension du chargeur est effectuée en premier.
- Ne pas laisser la température de l'électrolyte dépasser 45°C.

METHODE DE CHARGE

Charger la batterie à 1/10 de son intensité maximale. Continuer la charge pendant deux heures après que le témoin soit passé de l'état translucide à la couleur bleue.

INTENSITES ET DUREES DE CHARGE

Intensité de charge	Durée nécessaire
1/6 de la capacité de la batterie	Environ 4 à 5 heures
1/10 de la capacité de la batterie	Environ 8 à 10 heures

ATTENTION:

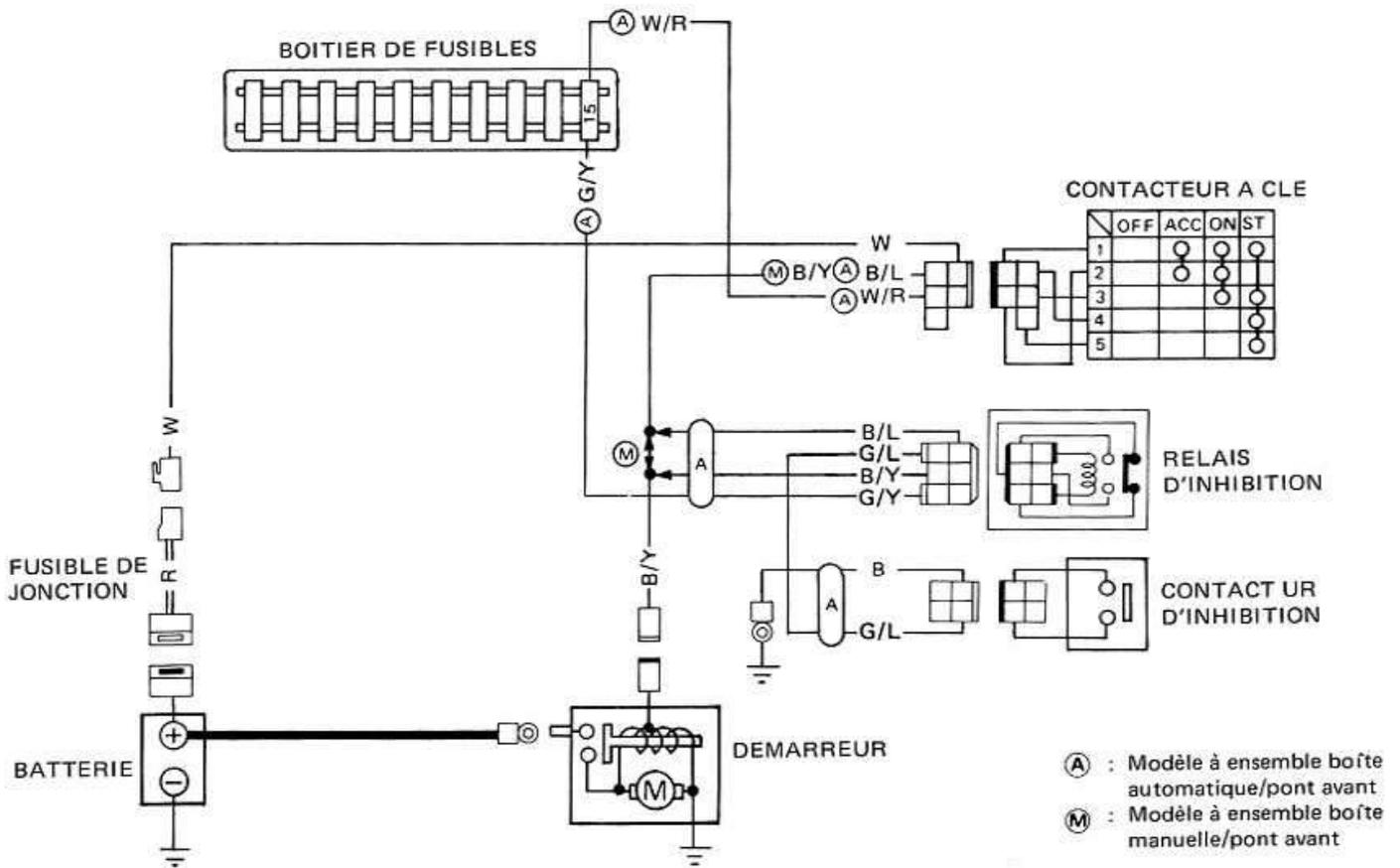
Ne pas essayer de charger rapidement la batterie en utilisant une intensité supérieure à 10 ampères car la longévité de la batterie en serait diminuée.

Paramètres d'Entretien et Caractéristiques

Modèles concernés	Sauf Europe	Europe
Type	NS40SL(S)-MF	NS60L-MF
	Sans entretien	
Capacité V-Ah	12 à 30	12 à 45

CIRCUIT DE DEMARRAGE

Schéma de Câblage

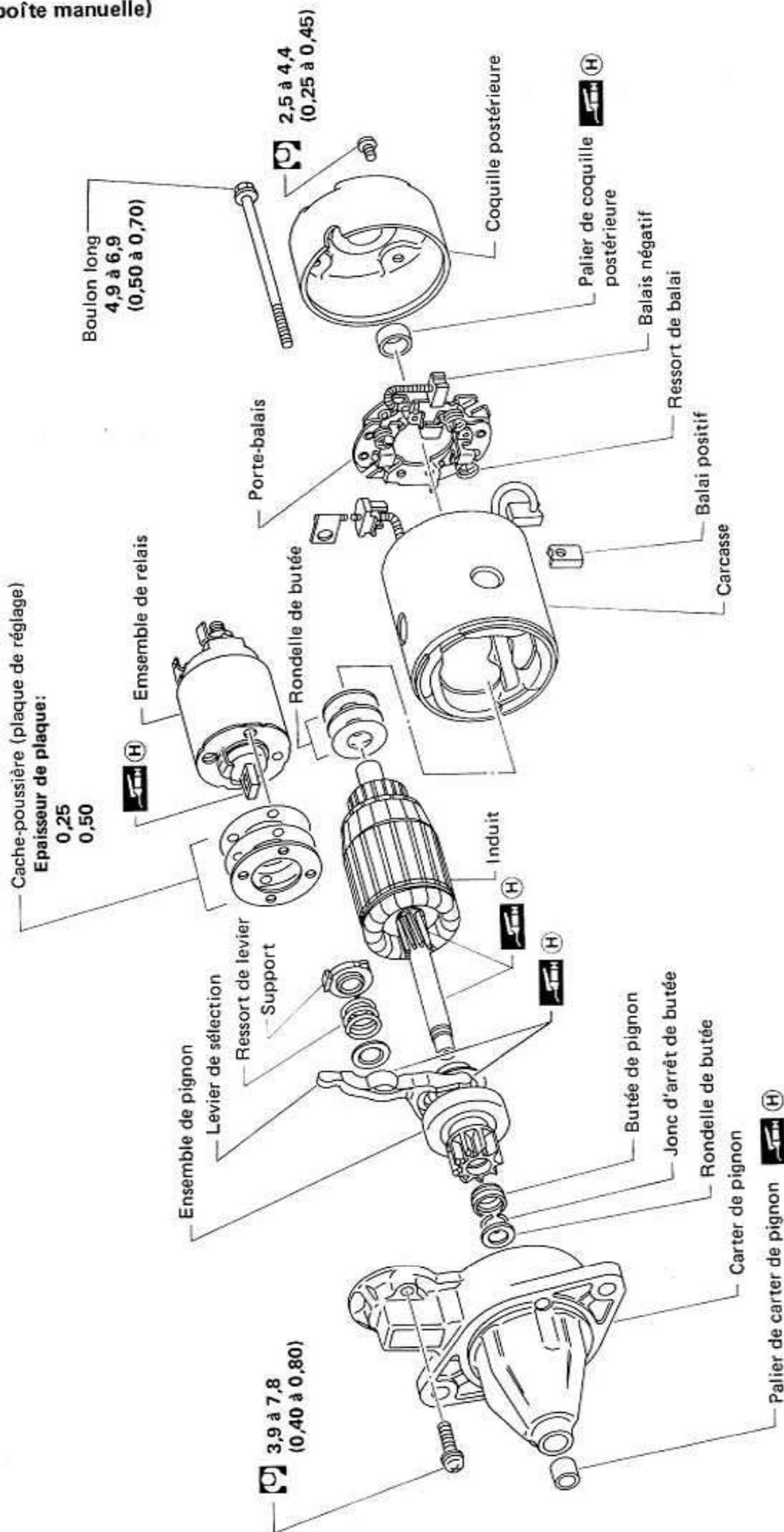


SEL043D

CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarreur

Configuration

M2T23181 (modèles à boîte manuelle)



Unité: mm

: N-m (kg-m)

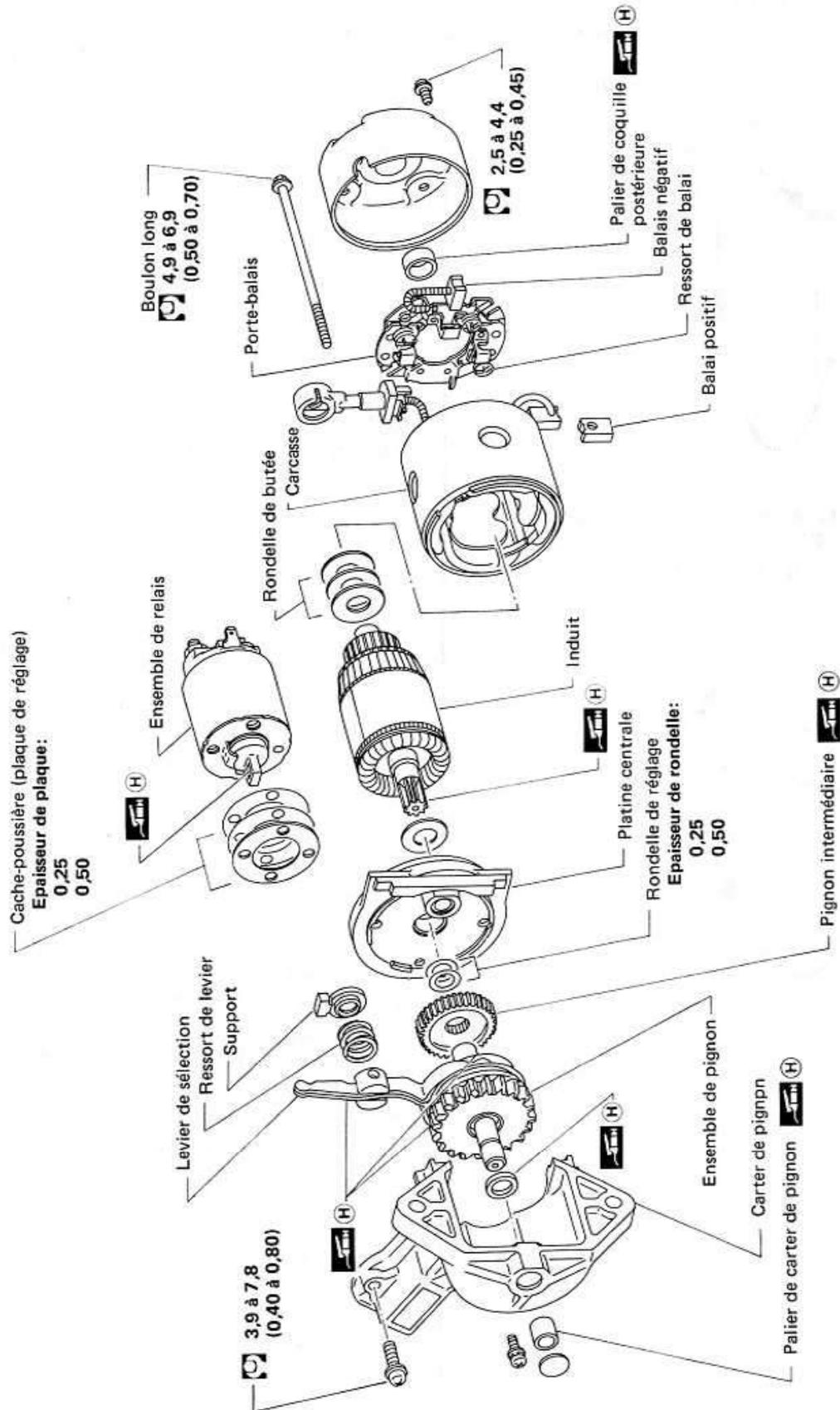
: Point de graissage à chaud (haute température)

SEL044D

CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarreur

Configuration (Suite)

M2T23685 (Modèles à boîte automatique)



Unité: mm

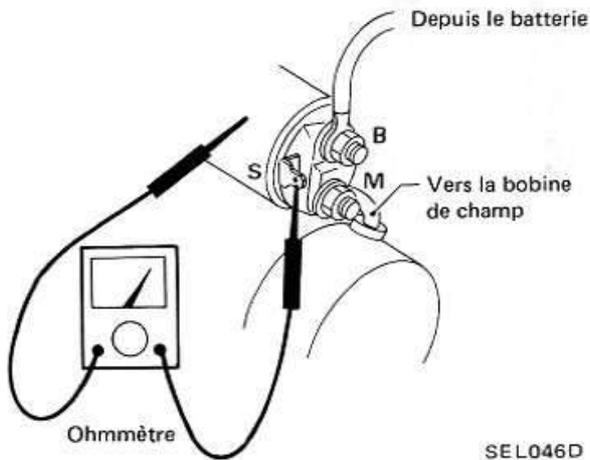
: N·m (kg·m)

H : Point de graissage à chaud (haute température)

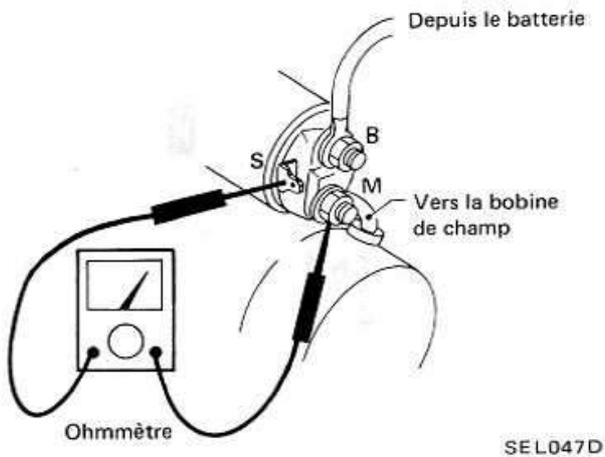
CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarreur

Vérification du Relais

1. Effectuer un essai de continuité entre la borne "S" et le boîtier du relais.
 - Absence de continuité ... Remplacer.



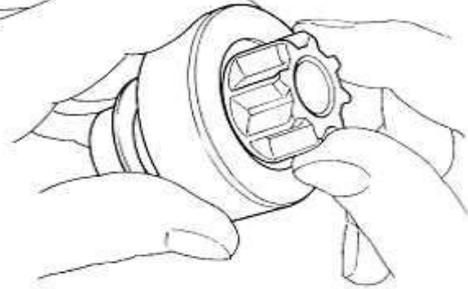
2. Effectuer un essai de continuité entre les bornes "S" et "M".
 - Absence de continuité ... Remplacer.



Vérification du Pignon et de l'Embrayage

1. Vérification de l'embrayage.
Vérifier si le pignon se bloque bien dans le sens d'entraînement et s'il tourne librement en sens inverse.

M2T23181
(Modèles à boîte manuelle)



M2T23685
(Modèle à boîte automatique)



SEL048D

- Le pignon ne se bloque dans aucun sens ou bien oppose une résistance anormale ... Remplacer.
2. Examiner les dents du pignon.
 - Remplacer le pignon si ses dents sont usées ou endommagées. (Vérifier également l'état général des dents de la couronne.)
 3. Examiner les dents du pignon intermédiaire. (Modèles à boîte automatique uniquement)
 - Remplacer le pignon intermédiaire si ses dents sont usées ou endommagées. Vérifier également l'état général des dents du pignon d'arbre d'induit.

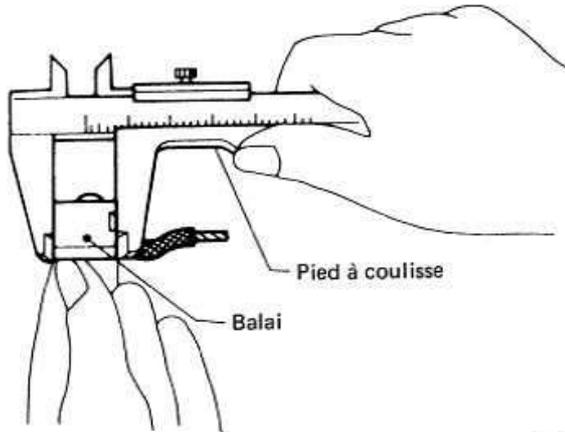
CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarrateur

Vérification des Balais

BALAIS

Vérifier le degré d'usure de chaque balai.

Limite d'usure (longueur): 11,5 mm

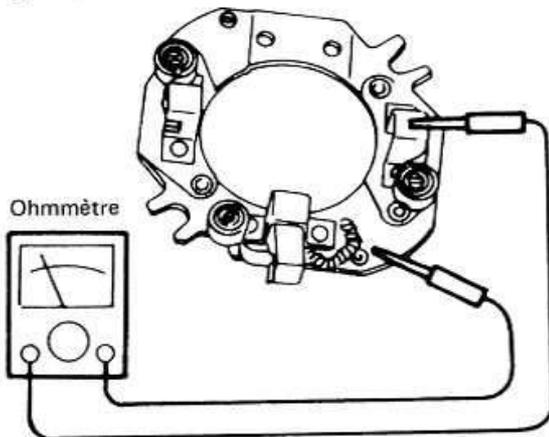


SEL626B

- Usure excessive ... Remplacer.

PORTE-BALAIS

1. Effectuer un essai d'isolation entre le porte-balai (côté positif) et son embase (côté négatif).

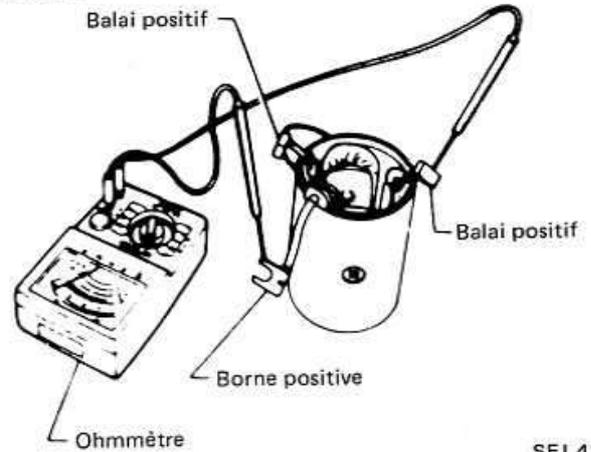


SEL627B

- Continuité ... Remplacer.
2. Vérifier si le mouvement du porte-balais est bien doux.
 - Remplacer le porte-balais s'il est tordu et le nettoyer si sa paroi de coulissement est sale.

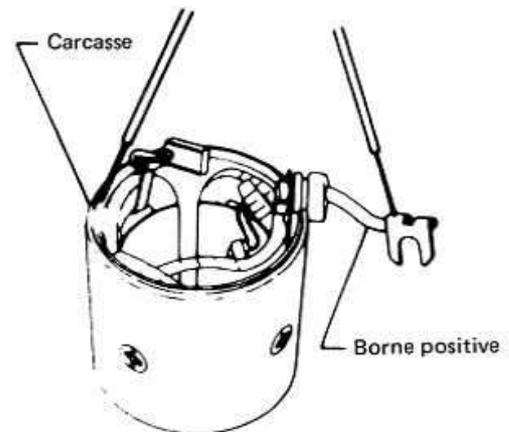
Essai de la Bobine de Champ

1. Effectuer un essai de continuité entre la borne positive de la bobine de champ et les balais positifs.



SEL416A

- Absence de continuité ... Remplacer la bobine de champ.
2. Effectuer un essai d'isolation entre la borne positive de la bobine de champ et la carcasse.



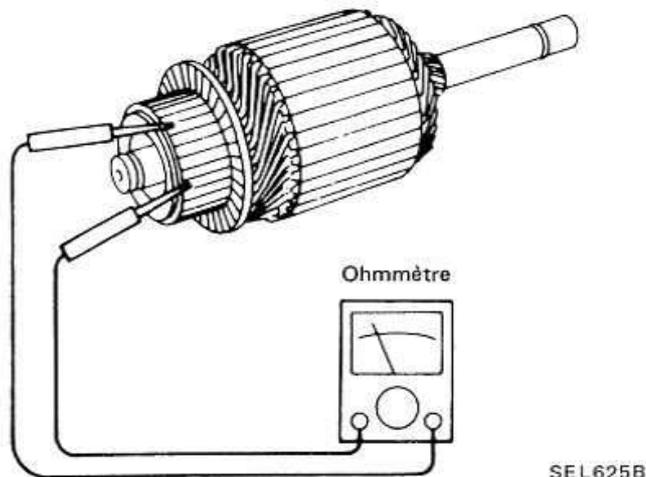
SEL417A

- Continuité ... Remplacer la bobine de champ.

CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarreur

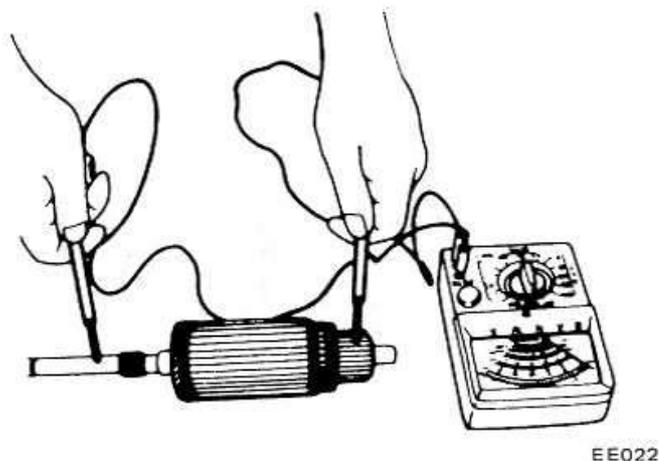
Vérification de l'Induit

1. Effectuer un essai de continuité entre les deux segments côte à côte.



- Absence de continuité ... Remplacer.

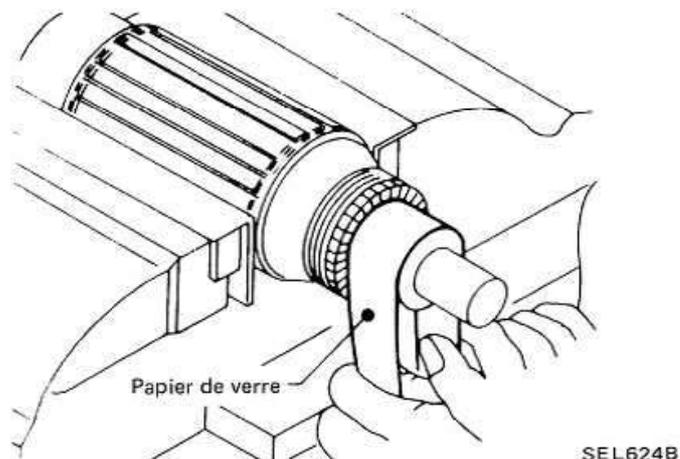
2. Effectuer un essai d'isolation entre chaque tige de commutateur et l'arbre.



- Continuité ... Remplacer.

3. Vérifier la surface du commutateur.

- Surface rugueuse ... Légèrement polir à l'aide de papier de verre No. 500 à 600.

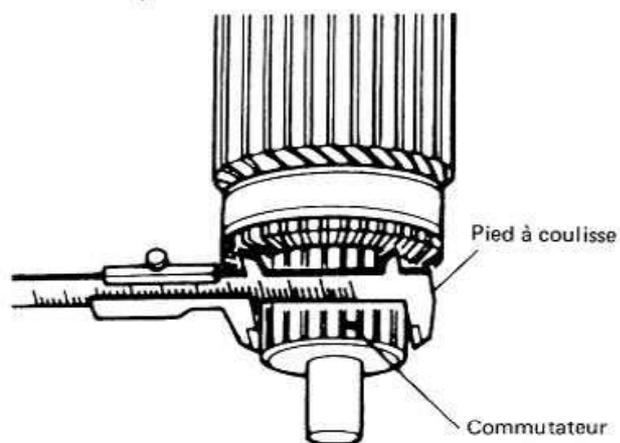


4. Vérifier le diamètre du commutateur.

Diamètre minimum de commutateur:

31 mm

- Diamètre inférieur à la valeur spécifiée ... Remplacer.

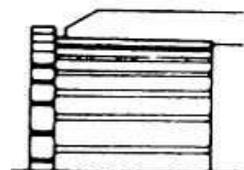


SEL418A

5. Vérifier la profondeur des isolants en mica depuis la surface du commutateur.

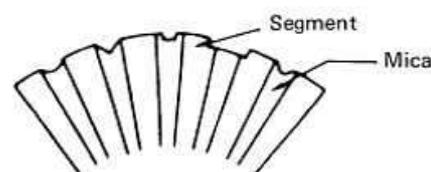
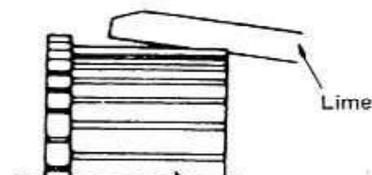
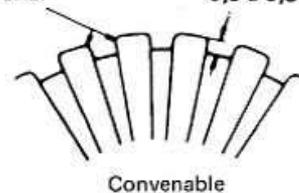
- Moins de 0,2 mm ... Creuser à 0,5 à 0,8 mm

Méthode de creusage



Angle arrondi

0,5 à 0,8 mm



EE021

CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarreur

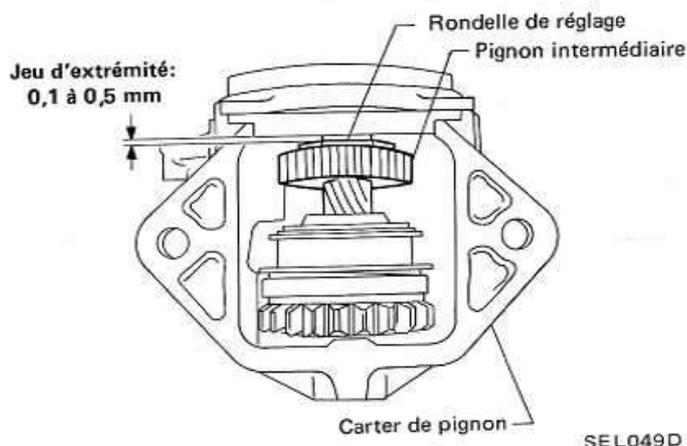
Remontage

Se conformer scrupuleusement aux instructions ci-après.

a. Graisser les endroits suivants:

- Palier de coquille postérieure
- Palier de carter de pignon
- Paroi de friction du pignon
- Section mobile du levier de sélection
- Plongeur du relais.

- ### b. Après avoir monté le carter de pignon, l'ensemble de pignon, le pignon intermédiaire, les rondelles de réglage ainsi que la platine centrale, faire tourner le pignon intermédiaire à la main en sens axial et régler le jeu d'extrémité entre 0,1 et 0,5 mm à l'aide d'une ou plusieurs cales de réglages (modèles à boîte de vitesses automatique uniquement).

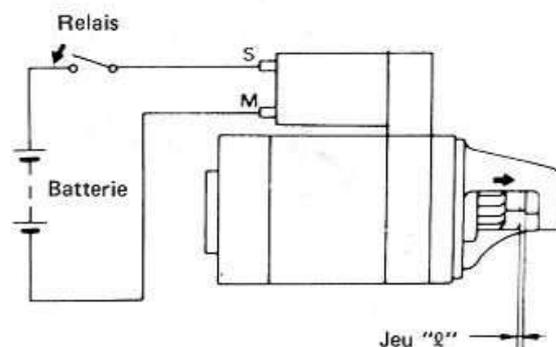


- ### c. Vérifier si la longueur d'engrènement du pignon est convenable.

Modèles à boîte de vitesses manuelle

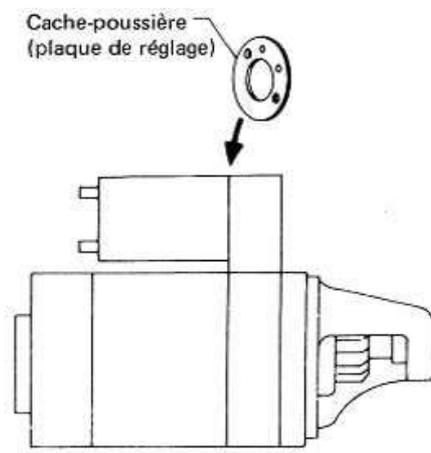
Le pignon sortant sous l'action du relais, le repousser afin d'éliminer le battement et mesurer le jeu "ℓ" entre l'arrête antérieure du pignon et la butée de pignon

Jeu "ℓ": 0,5 à 2,0 mm



SEL632B

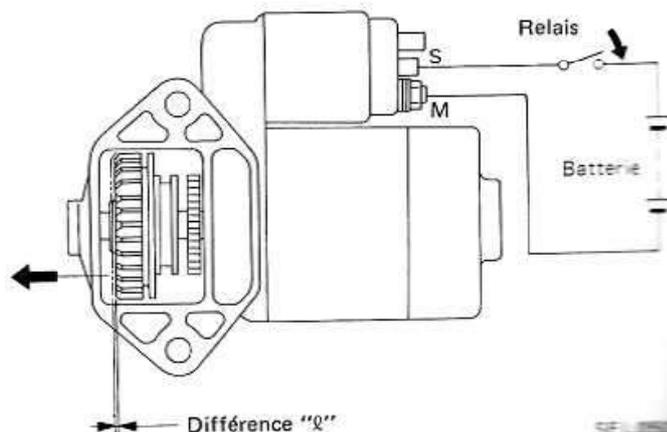
- Valeur non conforme ... Régler au moyen du cache-poussière (plaque de réglage).



Modèles à boîte de vitesses automatique

Mesurer la différence de jeu "ℓ" lorsque l'arrête antérieure de l'ensemble de pignon est forcée vers l'extérieur sous l'action du relais et lorsqu'elle est tirée à la main.

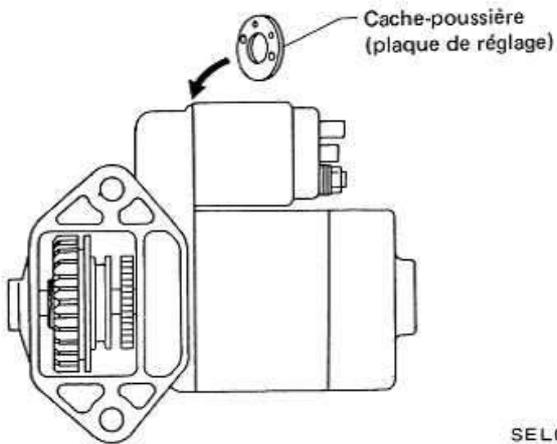
Différence "ℓ": 0,5 à 2,0 mm



CIRCUIT DE DEMARRAGE—Démarreur

Remontage (Suite)

- Valeur non conforme ... Régler au moyen du cache-poussière (plaque de réglage).



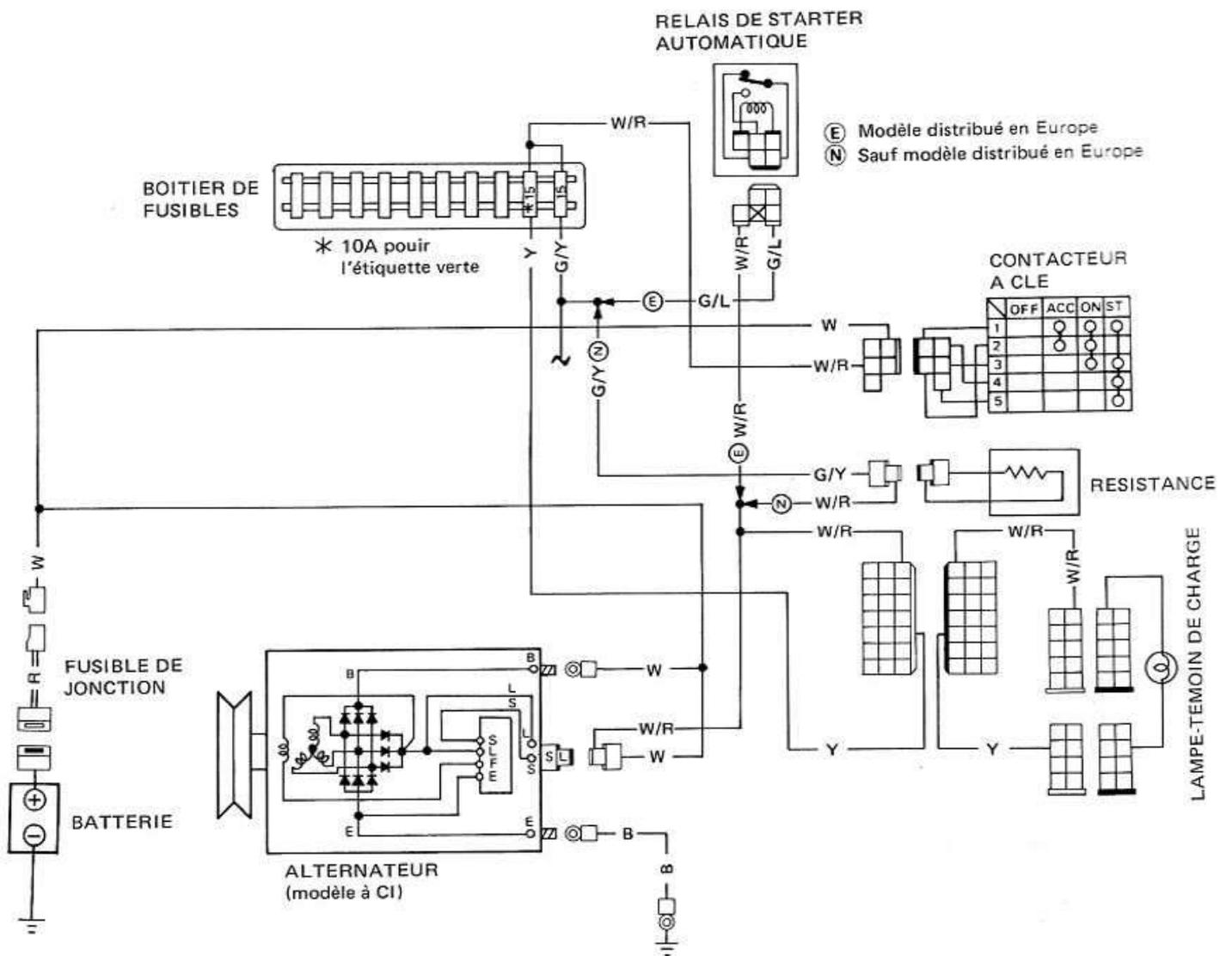
SEL051D

Paramètres d'Entretien et Caractéristiques

Modèles concernés		Modèles à B/M	Modèles à B/A	
Type		M2T23181	M2T23685	
Tension de circuit		V	12	
Sans charge	Tension de borne	V	11,5	
	Intensité	A	Moins de 55	Moins de 65
	Régime	tr/mn	Plus de 7.000	Plus de 2.000
Diamètre extérieur de commutateur		mm	Plus de 31	
Longueur minimale de balais		mm	11,5	
Tension de ressorts de balai		N (kg)	13,7 à 25,5 (1,4 à 2,6)	
Jeu "g" entre arrête antérieure de pignon et butée de pignon		mm	0,5 à 2,0	—
Différence "g" de hauteur de l'ensemble de pignon		mm	—	0,5 à 2,0

CIRCUIT DE CHARGE

Schéma de Câblage



SEL052D

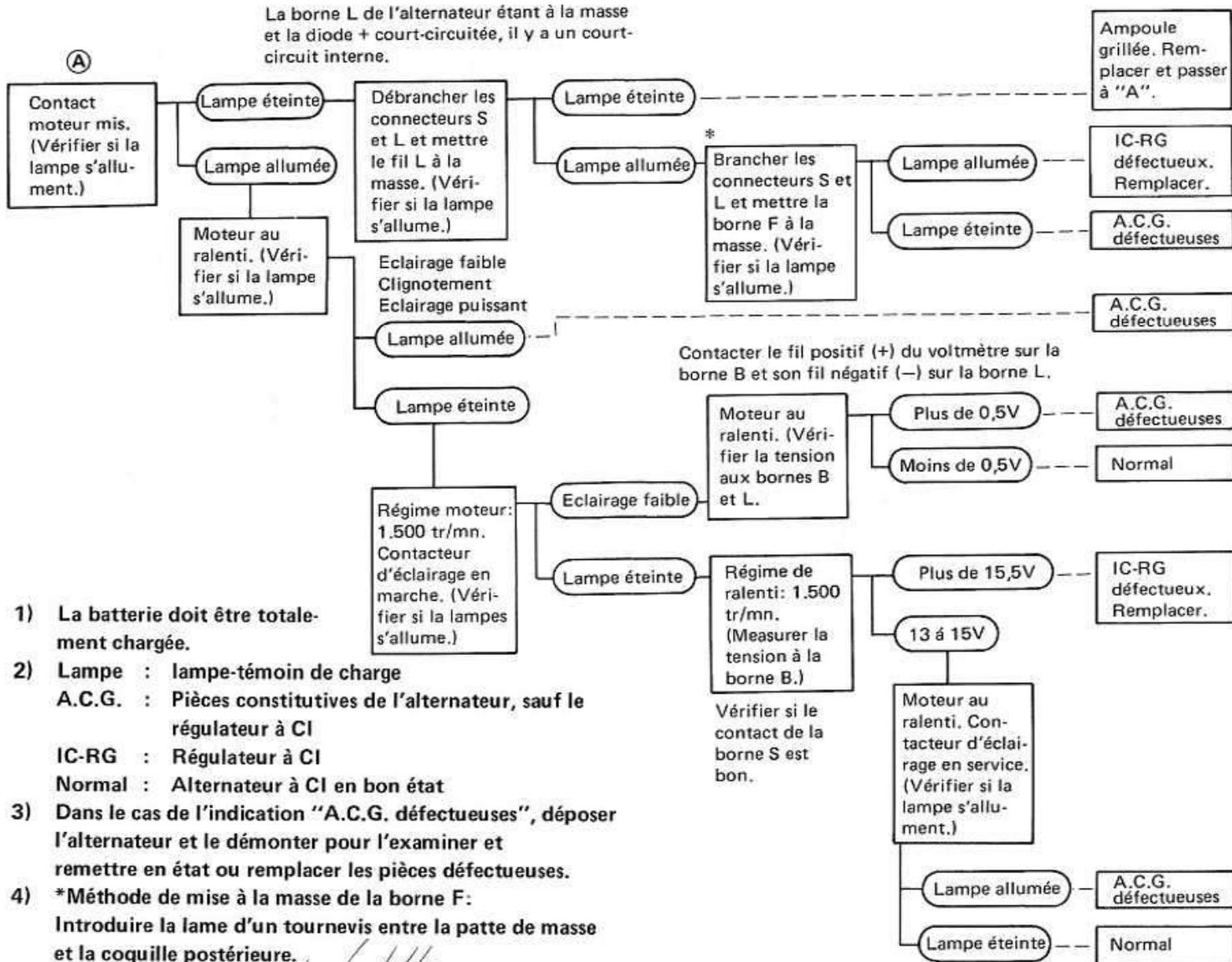
CIRCUIT DE CHARGE

Dépannage

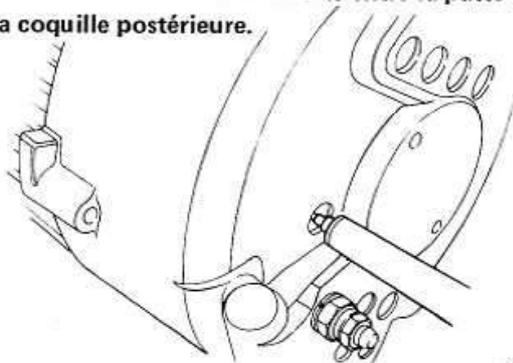
Avant de procéder à un essai d'alternateur, vérifier si la batterie est bien complètement chargée. Cet essai implique l'emploi d'un voltmètre de 30 volts et de sondes d'essai appropriées. Le tableau de vérification facilite le contrôle de l'alternateur.

MODELE A REGULATEUR A CI

La borne L de l'alternateur étant à la masse et la diode + court-circuitée, il y a un court-circuit interne.



- 1) La batterie doit être totalement chargée.
- 2) Lampe : lampe-témoin de charge
A.C.G. : Pièces constitutives de l'alternateur, sauf le régulateur à CI
IC-RG : Régulateur à CI
Normal : Alternateur à CI en bon état
- 3) Dans le cas de l'indication "A.C.G. défectueuses", déposer l'alternateur et le démonter pour l'examiner et remettre en état ou remplacer les pièces défectueuses.
- 4) *Méthode de mise à la masse de la borne F: Introduire la lame d'un tournevis entre la patte de masse et la coquille postérieure.

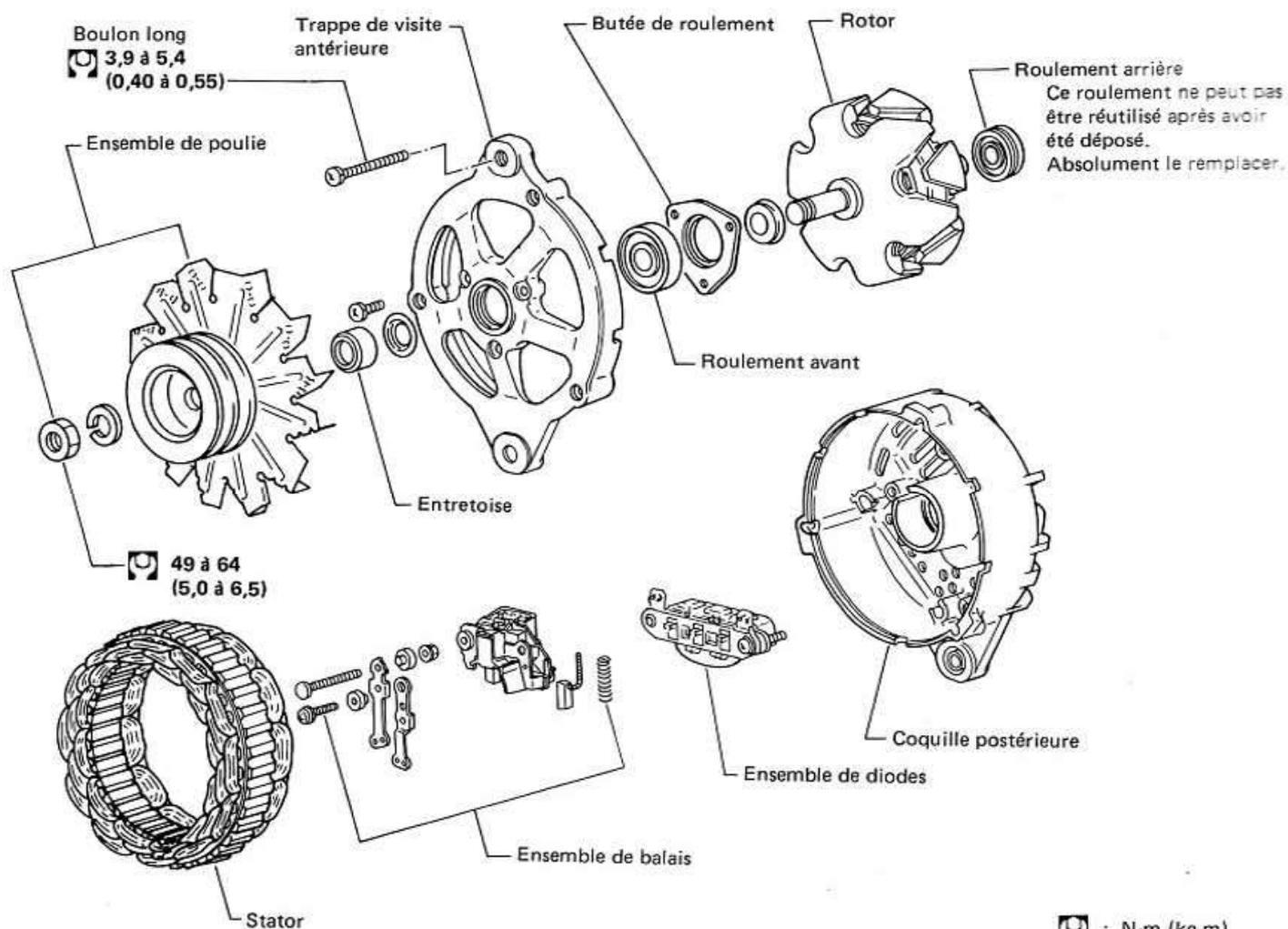


SEL890A

- 5) Les bornes B et E sont repérées sur la coquille postérieure de l'alternateur.

CIRCUIT DE CHARGE—Alternateur—

Configuration

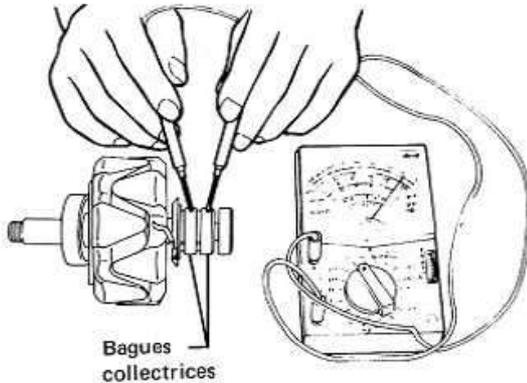


SEL053D

CIRCUIT DE CHARGE—Alternateur—

— Vérification des Bagues Collectrices du Rotor

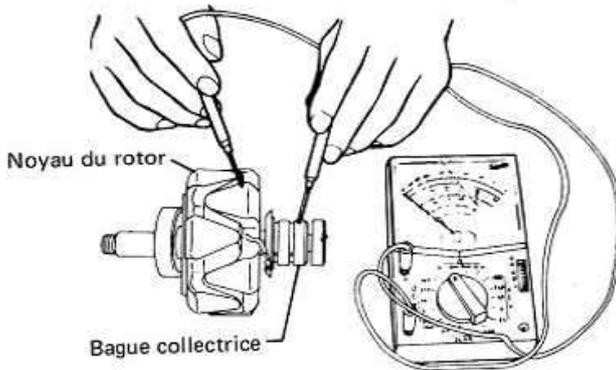
1. Effectuer un essai de continuité



SEL589A

- Absence de continuité ... Remplacer.

2. Effectuer un essai d'isolation.



SEL590A

- Continuité ... Remplacer.

3. Vérifier le degré d'usure des bagues collectrices.

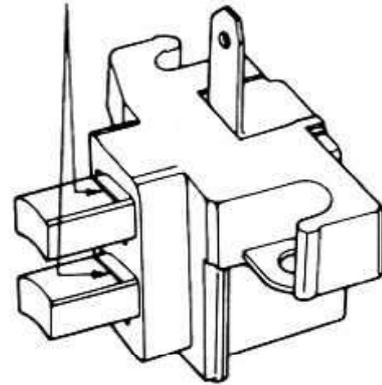
Limite de diamètre extérieur
de bague collectrice:
32,4 mm

Vérification des Balais

1. Vérifier la régularité de mouvement des balais.
 - Mouvement irrégulier ... Vérifier et nettoyer le porte-balais.
2. Vérifier le degré d'usure de chaque balai.

Limite de profondeur: 7 mm

Lignes de limite d'usure de balai



SEL988A

- Valeur inférieure à celle spécifiée ... Remplacer.

3. Vérifier l'état de chaque queue de balai.

- Queue endommagée ... Remplacer.

4. Mesurer la pression des ressorts de balai.

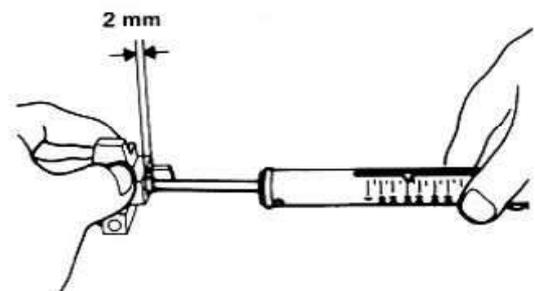
Pour mesurer la pression d'un ressort, le faire saillir d'environ 2 mm au-dessus du porte-balais.

Pression de ressort:

3,040 à 4,217 N

(310 à 430 g)

Si le balai correspondant est usé, la pression diminue d'environ 0,196 N (20 g) par mm.



EE049

- Valeur non conforme ... Remplacer.

CIRCUIT DE CHARGE—Alternateur—

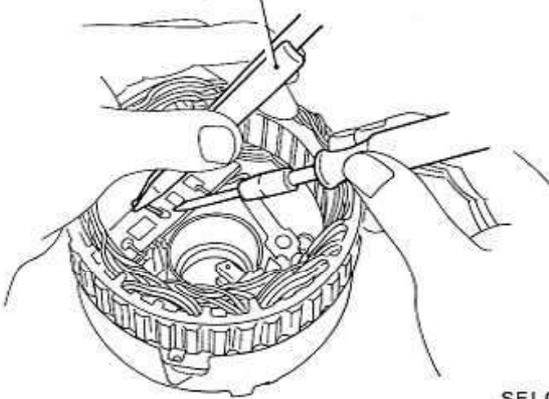
Vérification du Stator

Pour essayer le stator ou les diodes, il convient de les séparer en dessoudant les fils.

ATTENTION:

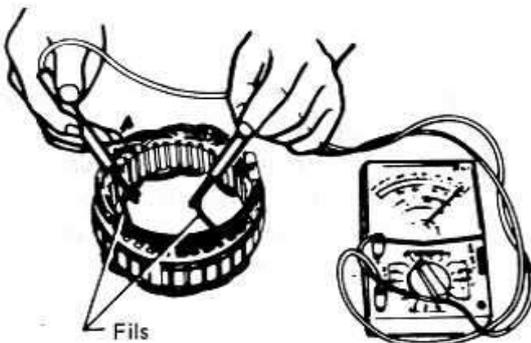
Ne pas chauffer plus que nécessaire pour faire fondre la soudure. En effet, les diodes seraient endommagées si la chaleur était trop grande.

Pince à bec long servant d'isolant thermique



SEL054D

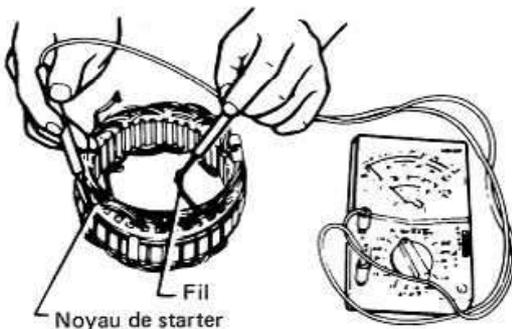
1. Effectuer un essai de continuité.



SEL070

- Absence de continuité ... Remplacer le stator.

2. Effectuer un essai de masse.



SEL071

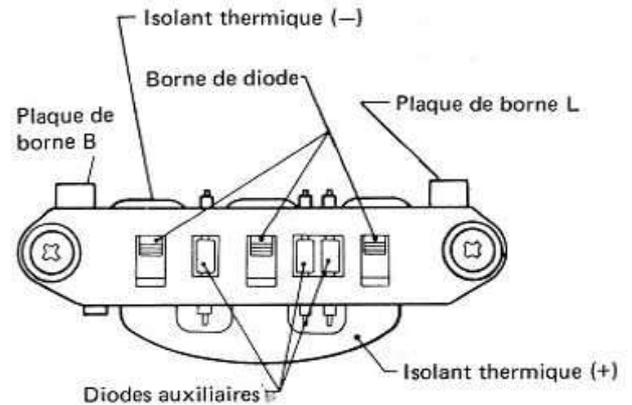
- Continuité ... Remplacer le stator.

Vérification des Diodes

Diodes

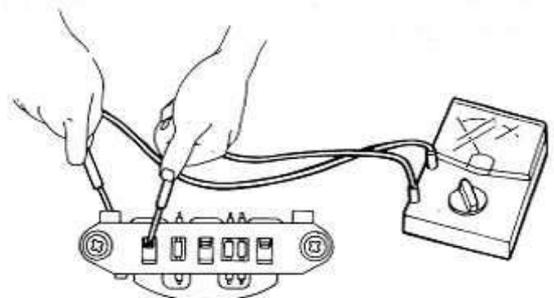
Effectuer un essai de continuité à l'aide d'un ohmmètre.

Sondes de l'ohmmètre		Continuité
Positive	Négative	
Plaque de borne B	Borne de diode	Oui
Borne de diode	Plaque de borne B	Non
Isolant thermique (-)	Borne de diode	Non
Borne de diode	Isolant thermique (-)	Oui
Plaque de borne L	Borne de diode	Oui
Borne de diode	Plaque de borne L	Non



SEL903A

Diode positive



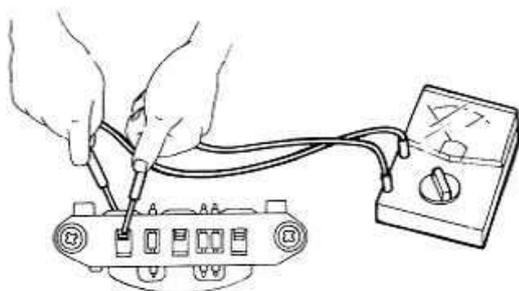
SEL904A

- Mauvais résultat à l'essai de conductivité ... Remplacer l'ensemble de diodes.

CIRCUIT DE CHARGE—Alternateur—

Vérification des Diodes (Suite)

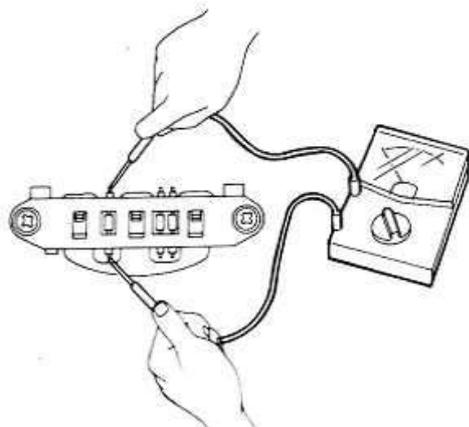
Diode négative



SEL907A

- Mauvais résultat à l'essai de conductivité ... Remplacer l'ensemble de diodes.

Diode auxiliaire



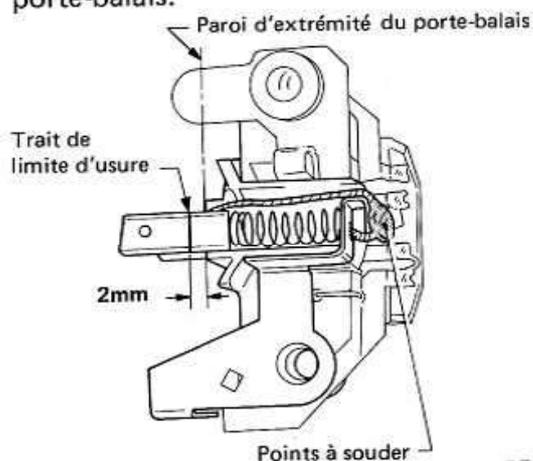
SEL910A

- Mauvais résultat à l'essai de conductivité ... Remplacer l'ensemble de diodes.

Remontage

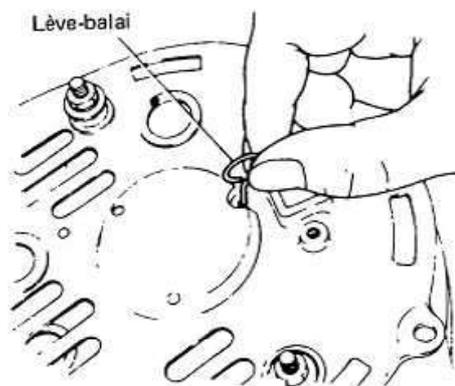
Se conformer scrupuleusement aux instructions ci-après.

1. Dessouder les fils reliant la bobine de champ du stator aux bornes de l'ensemble de stator aussi rapidement que possible.
2. Veiller aux points suivants lors du soudage des fils de balai, à savoir:
 - Positionner chaque balai de manière à ce que son trait de limite d'usure dépasse de 2 mm au dessus de la paroi d'extrémité du porte-balais.



SEL055D

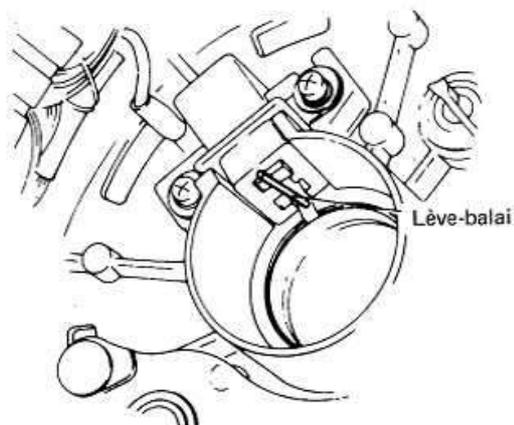
3. Avant de mettre la trappe de visite antérieure munie de la poulie ainsi que le rotor et la coquille postérieure en place, relever les balais à la main et les maintenir sur cette position en glissant un lève-balai depuis l'extérieur dans chaque trou de lève-balai.



EE540

CIRCUIT DE CHARGE—Alternateur—

Remontage (Suite)



EE541

4. Après avoir mis la trappe de visite antérieure ainsi que la coquille postérieure de l'alternateur en place, extraire le lève-balai en poussant vers le centre.

Ne pas extraire le lève-balai en poussant vers l'extérieur de la trappe: ceci endommagerait les parois de coulissement des bagues collectrices.

CIRCUIT DE CHARGE—Alternateur—

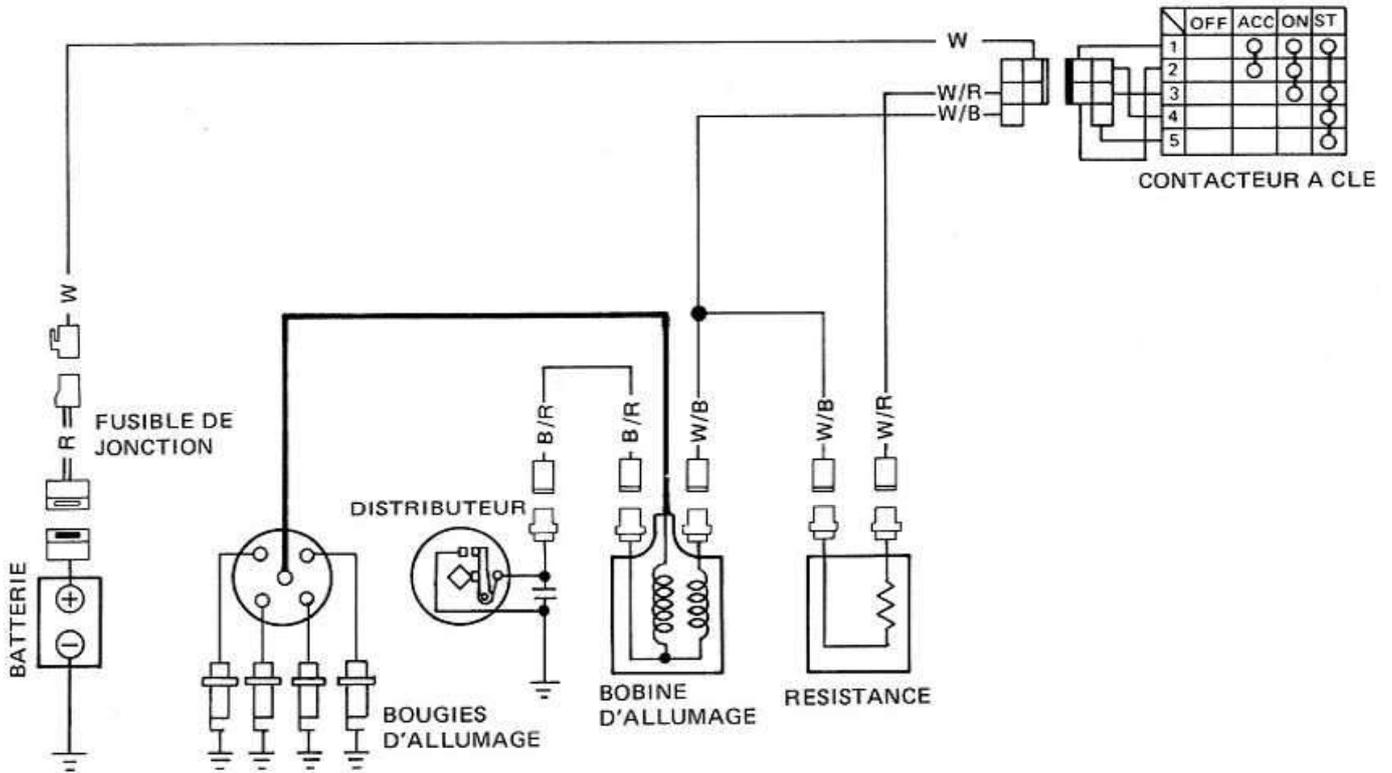
Paramètres d'Entretien et Caractéristiques

ALTERNATEUR

Type	A1T24571	A1T24597	A1T32471	A1T32497	A5T21871	A5T21879
Tension et ampérage V-A	12-35		12-40		12-50	
Polarité de masse	Négative					
Régime minimum sans charge sous 14 volts de tension tr/mn	Moins de 1.100				Moins de 1.300	
Intensité de sortie à chaud A/tr/mn	Plus de 30/2.500 Plus de 40/5.000		Plus de 27,5/2.500 Plus de 35/5.000		Plus de 40/2.500 Plus de 50/5.000	
Tension de sortie régulée V	14,1 à 14,7					
Longueur minimale des balais mm	7					
Pression de ressorts de balai N (g)	3,040 à 4,217 (310 à 430)					
Diamètre extérieur des bagues collectrices mm	Plus de 32,4					

CIRCUIT D'ALLUMAGE

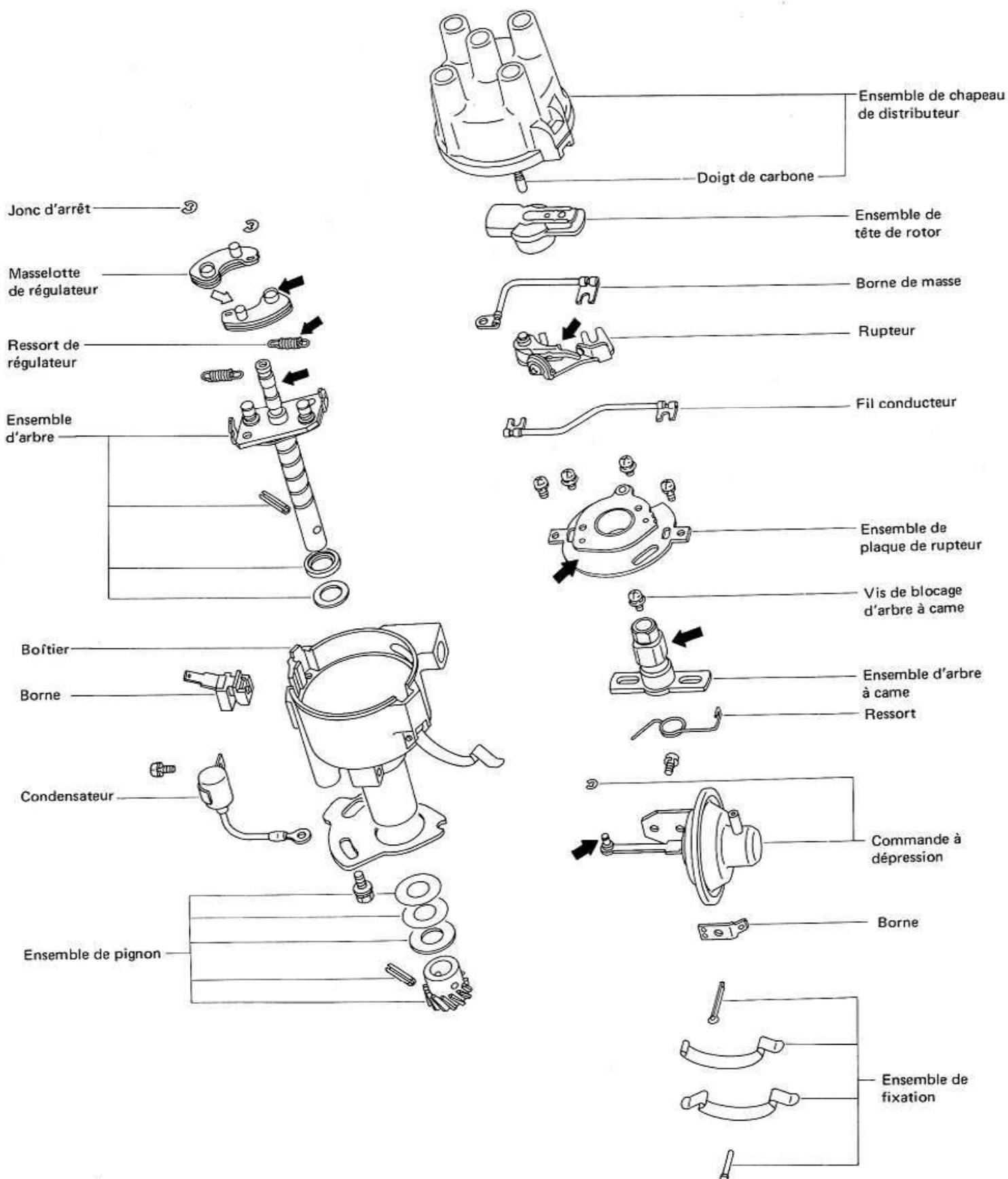
Schéma de Câblage



SEL056D

CIRCUIT D'ALLUMAGE—Distributeur—

Configuration



← : Passer de la graisse haute température

SEL057D

CIRCUIT D'ALLUMAGE—Distributeur—

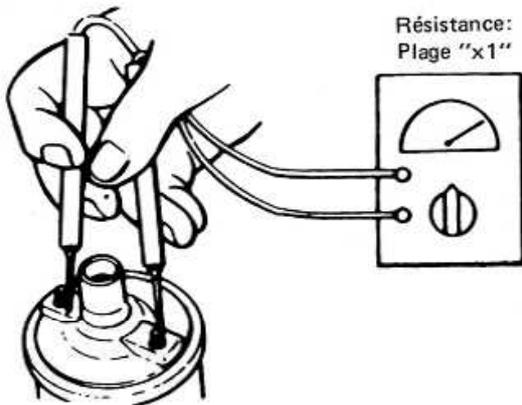
Résistance de Bobine d'Allumage

1. Apposer respectivement les sondes d'un ohmmètre sur les bornes positive et négative de l'enroulement primaire de la bobine d'allumage et mesurer la résistance.

Résistance d'enroulement primaire à 20°C :

1,3 à 1,5Ω : LB-63G-1

1,4 à 1,7Ω : C6R-206



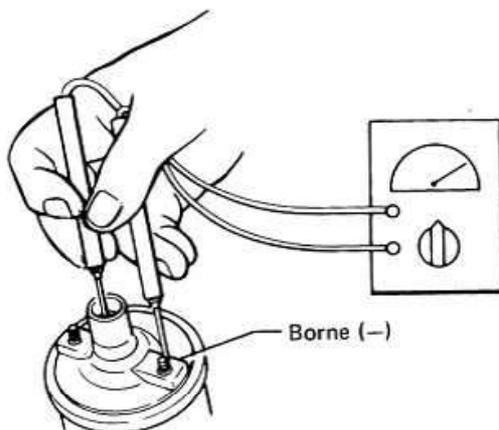
EE567

2. Apposer respectivement les sondes de l'ohmmètre sur les bornes négatives des enroulements primaire et secondaire et mesurer la résistance.

Résistance d'enroulement secondaire à 20°C :

8.700 à 11.700Ω : LB-63G-1

6.800 à 10.200Ω : C6R-206



SEL104

La résistance varie en fonction de la température de la borne. Remplacer la borne si les valeurs constatées dépassent les limites spécifiées.

Condensateur

La vérification du condensateur se fait au moyen d'un appareil d'essai de capacité ou d'un simple appareil d'essai de circuit réglé sur la plage d'indications de haute impédance. Le condensateur est en bon état si l'aiguille de l'instrument oscille violemment puis revient à l'indication d'infinité. Si l'aiguille reste stationnaire quelle que soit son indication ou si elle indique le point zéro, le condensateur est probablement défectueux et doit donc être remplacé.

Capacité du condensateur :

0,2 à 0,24 μF

Résistance d'isolation du condensateur :

Plus de 5 MΩ

Chapeau de Distributeur et Tête de Rotor

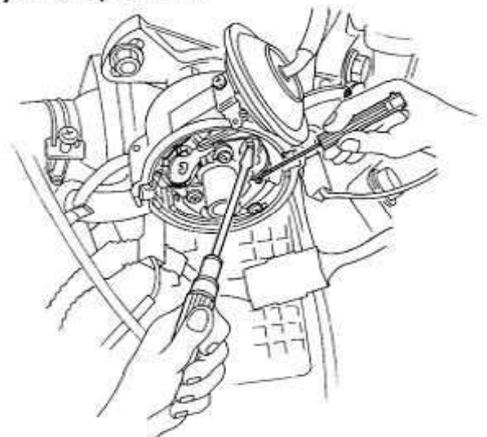
Vérifier si le chapeau et la tête de rotor ne sont pas poussiéreux et si le doigt de carbone n'est ni encalaminé, ni fissuré.

Contacts de Rupteur

1. Régler l'écartement des contacts. Desserrer la vis de fixation du rupteur et régler l'écartement des contacts à l'aide d'un calibre d'épaisseur.

Ecartement des contacts :

0,45 à 0,55 mm



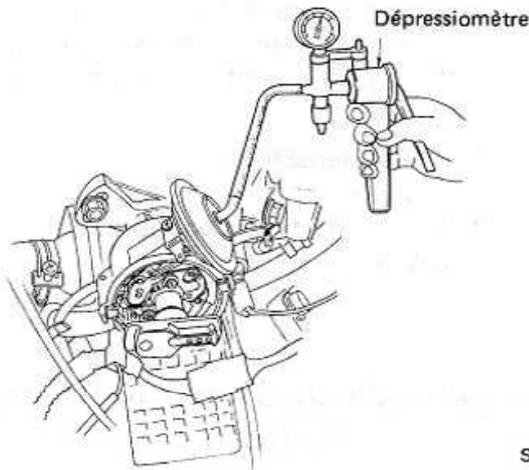
SEL058

2. Vérifier la surface de chaque contact. Eliminer les irrégularités de surface à l'aide d'un papier de verre fin (No. 500 ou 600) ou d'une pierre à huile.

CIRCUIT D'ALLUMAGE—Distributeur—

Vérification de l'Avance à Dépression

1. Brancher une pompe à dépression sur le dispositif de commande d'avance à dépression et extraire progressivement la dépression tout en observant le mouvement de la plaque de rupteur. Vérifier si son mouvement est bien régulier, sans aucun signe de coincement.



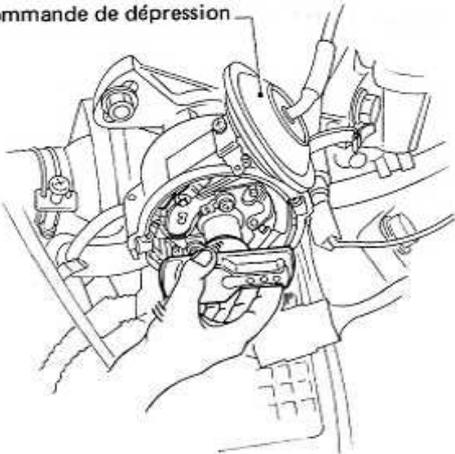
SEL060D

2. Vérifier la liberté de mouvement de la plaque de rupteur en la faisant tourner dans les deux sens.

Vérification de l'Avance de Régulateur

1. Faire tourner l'arbre de rotor dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le relâcher et vérifier s'il tourne bien un peu en sens inverse.
2. Vérifier si l'arbre de rotor n'est pas trop lâche.

Commande de dépression



Démontage

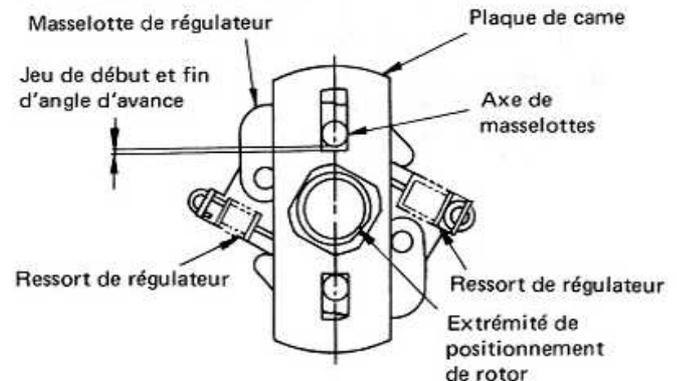
Respecter scrupuleusement les instructions suivantes lors du démontage, à savoir :

- Porter des repères d'accouplement sur la came et l'arbre afin de pouvoir remonter sur la position d'origine.
- Porter des repères d'accouplement sur les ressorts et les pièces correspondantes afin de pouvoir remonter sur la position d'origine. Attention à ne pas étirer ni déformer les ressorts de régulateur.

Remontage

Respecter scrupuleusement les instructions suivantes, à savoir :

1. Mettre les ressorts de régulateur en place sur l'arbre de manière à ce que leurs positions relatives correspondent à l'indication de la figure ci-dessous.



SEL059D

2. Passer de la graisse en haut de l'ensemble de plaque de came en fonction de la nécessité.
3. Après le montage, vérifier le fonctionnement du régulateur avant de l'accoupler au moteur.
4. Le calage de l'allumage doit être vérifié après avoir réalisé l'accouplement avec le moteur.

CIRCUIT D'ALLUMAGE—Distributeur—

Paramètres d'Entretien et Caractéristiques

DISTRIBUTEUR

Modèles concerné	Modèle à B/M distribué en Europe, sauf Autriche, Suisse et Suède	Modèle à B/A distribué en Europe, sauf Autriche, Suisse et Suède	Modèle distribué en Autriche, Suisse et Suède	Sauf modèle distribué en Europe
Type	T3T21171	T3T21176	T3T21174	T3T21177
Ordre d'allumage	1-3-4-2			
Sens de rotation	Sens inverse des aiguilles d'une montre			
Ecartement des contacts mm	0,45 à 0,55			
Angle d'arrêt pour écartement de contacts de 0,5 mm degrés	49° à 55°			
Résistance d'isolation du chapeau MΩ	Plus de 50			
Résistance d'isolation de tête de rotor MΩ	Plus de 50			
Longueur de doigt de carbone du chapeau mm	Saillie supérieure à 3			
Avance à dépression [Degrés de distributeur/kPa (mbor, mmHg) de distributeur]	0° /9,3 (93, 70) 4° /21,3 (213, 160) 7,5° /34,7 (347, 260)	0° /20,0 (200, 150) 3,1° /30,7 (307, 230) 5° /40,0 (400, 300)	0° /9,3 (93, 70) 6,1° /24,0 (240, 180) 10° /37,3 (373, 280)	0° /9,3 (93, 70) 6,1° /24,0 (240, 180) 10° /37,3 (373, 280)
Avance centrifuge [Degrés de distributeur/régime (tr/mn) de distributeur]	0° /500 7,5° /1.500	0° /550 7,5° /1.500	0° /550 11° /2.000	0° /550 11° /2.000

BOBINE D'ALLUMAGE

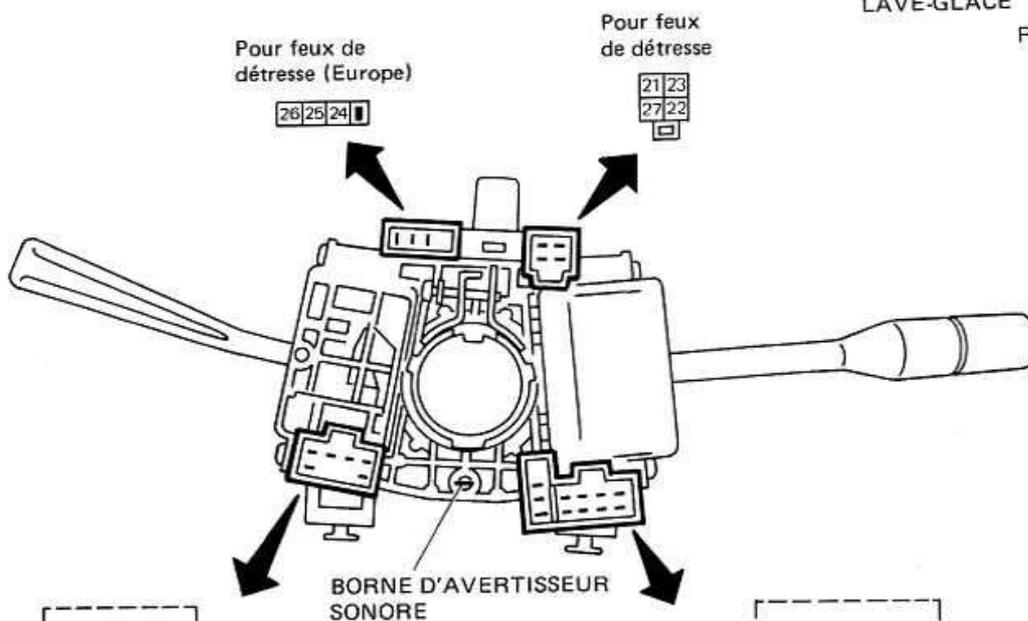
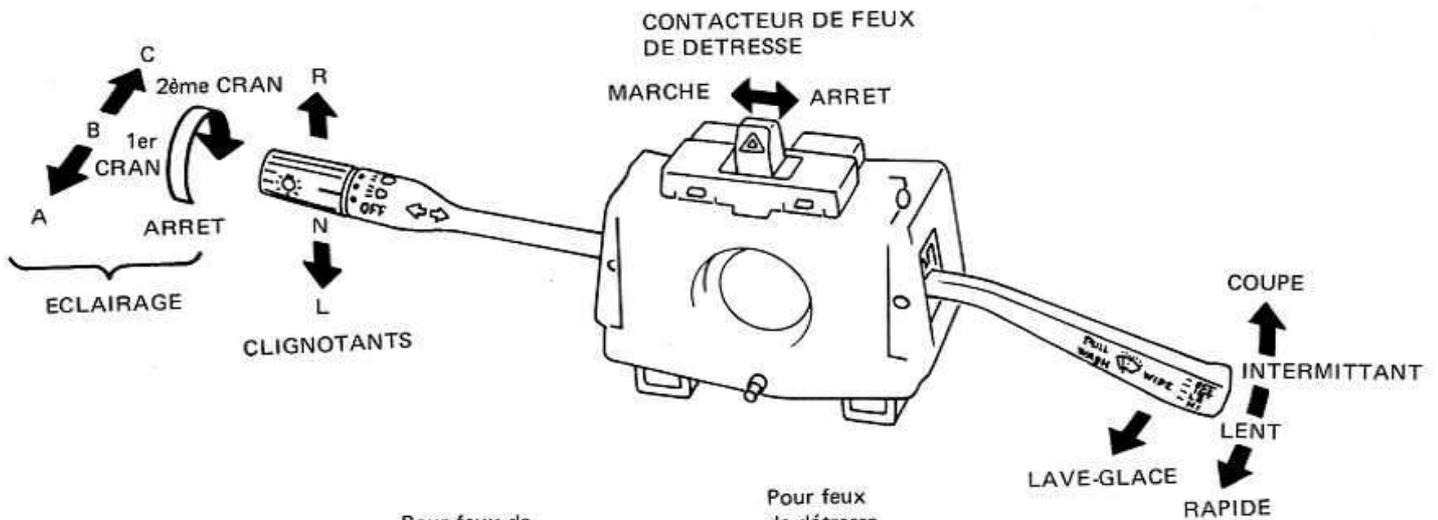
Type	LB-63G-1	C6R-206
Résistance primaire à 20°C Ω	1,3 à 1,5	1,4 à 1,7
Résistance secondaire à 20°C kΩ	8,7 à 11,7	6,8 à 10,2

BOUGIES D'ALLUMAGE

Modèles concernés	Sauf modèle distribué en Europe	Modèle distribué en Europe
Type	Standard	BP5ES L46PW BPR5ES
	Chaud	BP4ES L47PW BPR4ES
	Froid	BP6ES L44PW BP7ES L45PW BPR6ES BPR7ES
Format (Diam. x portée de vis) mm	14 x 19	
Ecartement des contacts mm	0,8 à 0,9	

CONTACTEUR MIXTE

Vérification



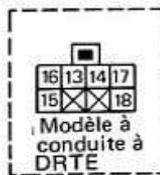
Pour feux de détresse (Europe)

26 25 24

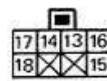
Pour feux de détresse

21 23
27 22

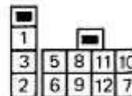
BORNE D'AVERTISSEUR SONORE



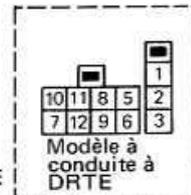
Modèle à conduite à DRTE



Modèle à conduite à GCHE



Modèle à conduite à GCHE



Modèle à conduite à DRTE

	OFF			1ST			2ND		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
5			○			○			○
6			○			○			○
7									○
8			○			○			○
9			○			○			○
10									○
11						○			○
12						○			○

CONTACTEUR D'ECLAIRAGE

(Essuie-glace à balayage intermittent)

	OFF	INT	LO	HI	WA-SH
13	○	○			
14	○	○	○		
15			○		
16				○	
17			○	○	○
18					○

CONTACTEUR

(Essuie-glace sans balayage intermittent)

	OFF	LO	HI	WA-SH
13	○			
14	○	○		
16			○	
17		○	○	○
18				○

	R	N	L
1	○		○
2	○		
3			○

CONTACTEUR D'ESSUIE-GLACE

(Sauf Europe)

	OFF	ON
21	○	
22	○	
23	○	

CONTACTEUR DE FEUX DE DETRESSE

(Pour Europe)

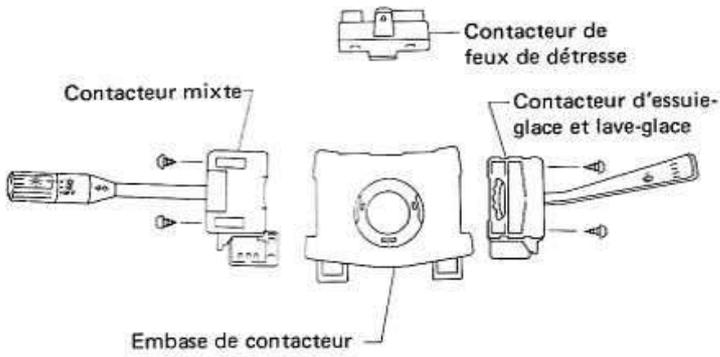
	OFF	ON
21	○	
22	○	
23	○	
27		○
24	○	
25	○	
26	○	

TEMOINS

CONTACTEUR MIXTE

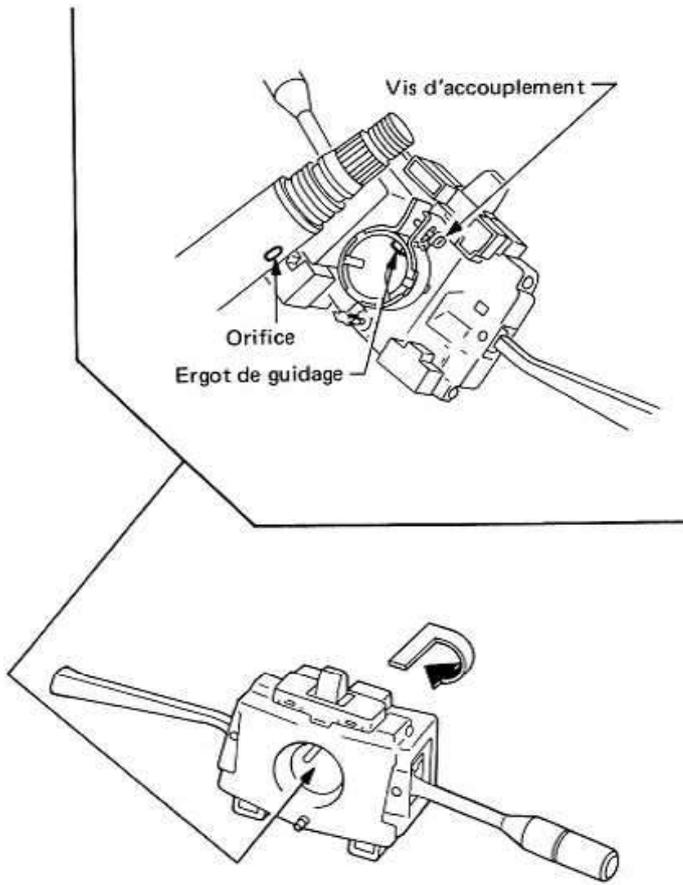
Remplacement

Le remplacement des contacteurs d'éclairage, d'essuie-glace et lave-glace ainsi que de feux de détresse peut être réalisé sans déposer l'embase du contacteur mixte.



SEL977C

Pour déposer l'embase de contacteur, retirer sa vis d'accouplement et faire tourner en appuyant.

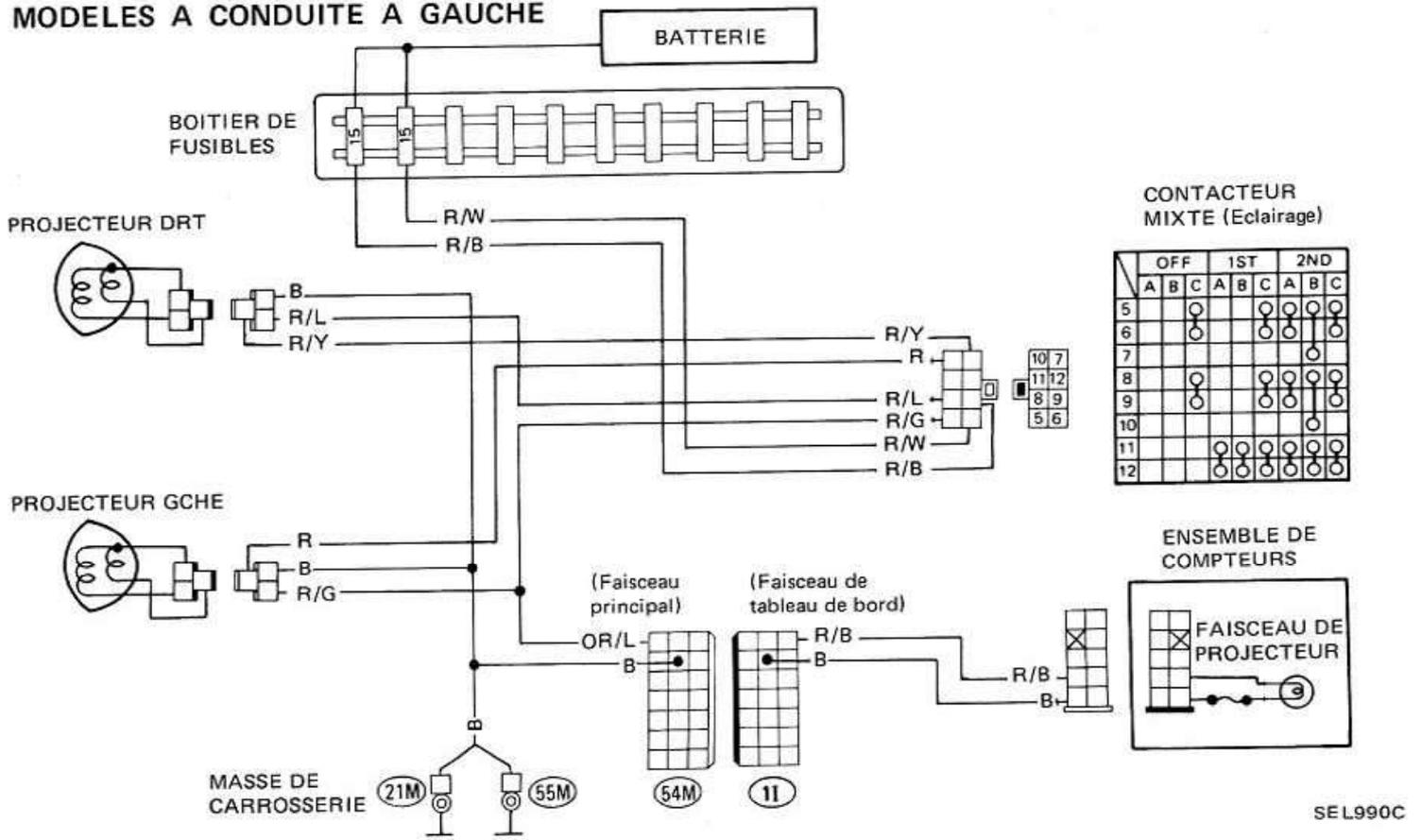


SEL989C

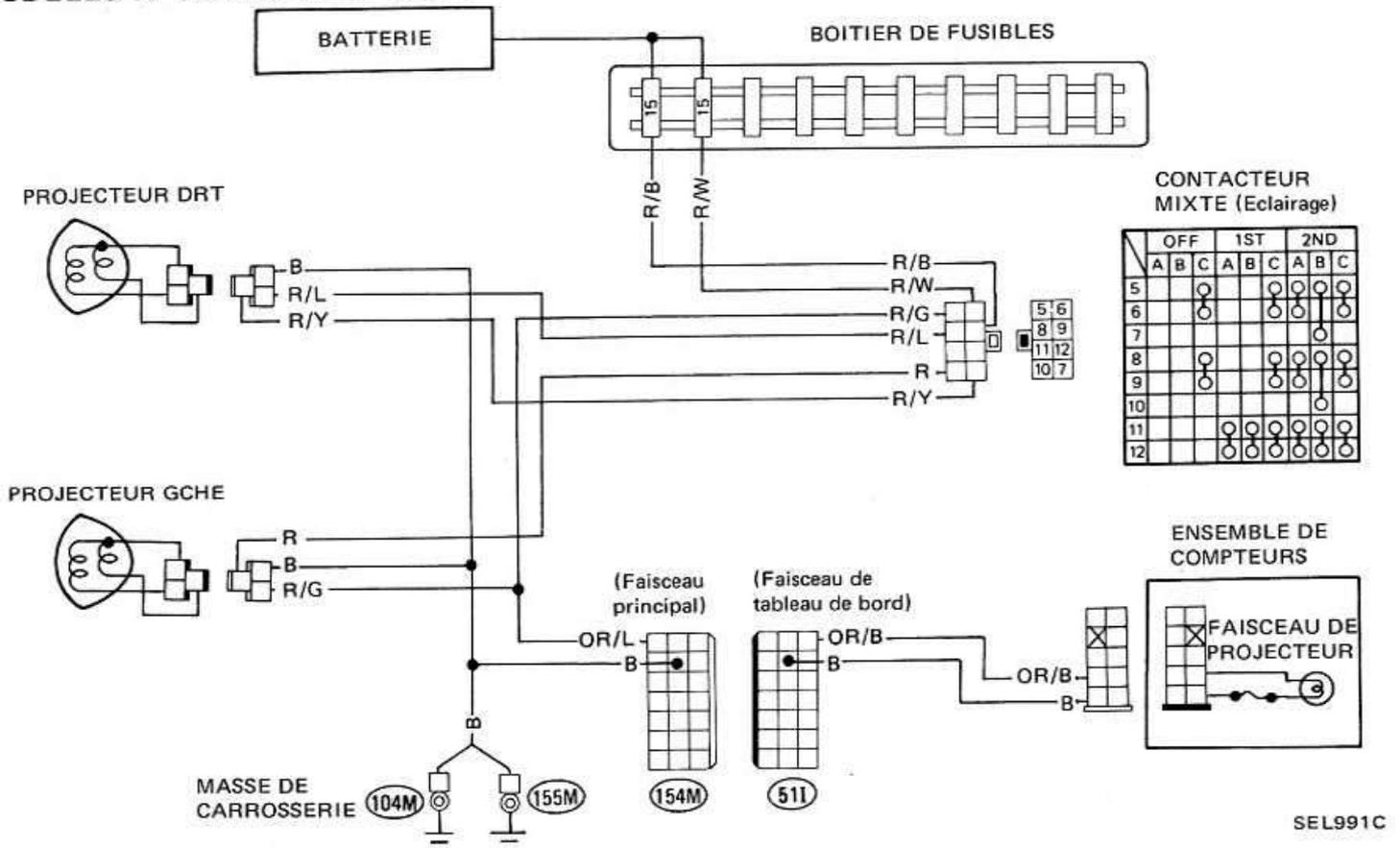
PROJECTEURS

Schéma de Câblage

MODELES A CONDUITE A GAUCHE



MODELES A CONDUITE A DRT



PROJECTEURS

Orientation des Faisceaux

Réaliser le réglage d'orientation des faisceaux de projecteur à l'aide d'un banc d'orientation, d'un écran spécial ou d'un appareil d'essai de projecteur. Le dispositif de réglage d'orientation employé doit être en parfait état, bien étalonné et utilisé en conformité avec les instructions de son mode d'emploi.

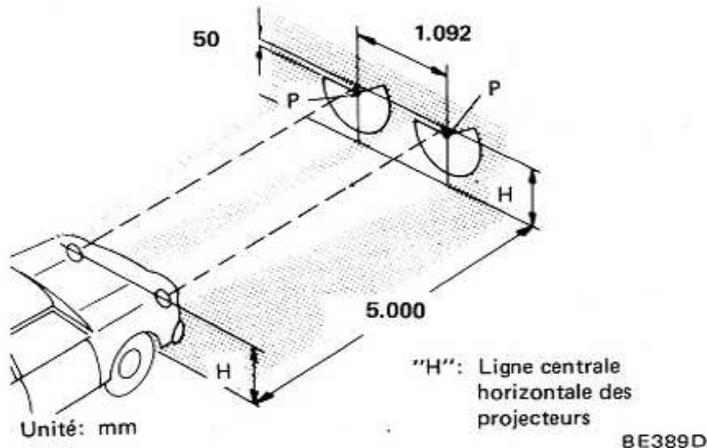
En l'absence de dispositif spécial, le réglage d'orientation peut être réalisé de la manière suivante:

Pour plus de détails, consulter la réglementation du pays concerné.

ATTENTION:

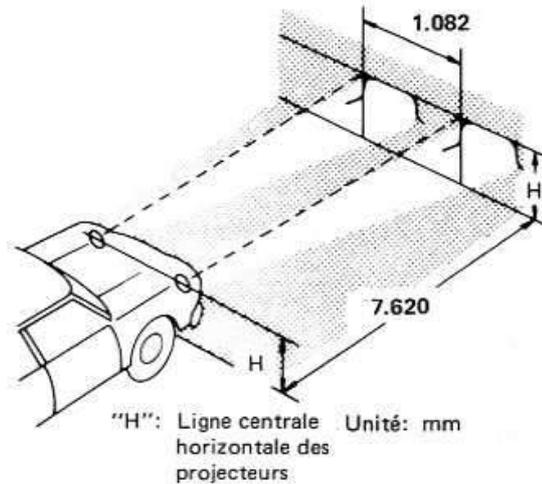
- Les pneumatiques doivent être convenablement gonflés.
- Amener le véhicule ainsi que l'appareil d'essai sur une même surface parfaitement de niveau.
- Les pleins convenables de refroidissant, huile moteur et carburant doit être faits et une personne doit être assise sur le siège conducteur (à défaut, poser un poids équivalent sur le siège). Le véhicule ne doit contenir aucune autre charge.

BLOC OPTIQUE SEMI-SCELLE



- Régler les projecteurs de manière à ce que l'axe principal du faisceau soit parallèle à la ligne centrale de la carrosserie et aligné sur le point P de l'illustration.
- La figure ci-dessus est prévue pour le réglage des projecteurs dans les pays où l'on roule à droite. Cette indication doit être inversée en ce qui concerne les pays où la conduite se fait à gauche.
- Les lignes pointillées de l'illustration représentent le centre de chaque projecteur.

BLOQUE OPTIQUE SCELLE



- Régler les projecteurs de manière à ce que le bord supérieur des faisceaux arrive à la même hauteur que les projecteurs eux-mêmes.
- La figure ci-dessus est prévue pour le réglage des projecteurs dans les pays où l'on roule à droite. Cette indication doit être inversée en ce qui concerne les pays où la conduite se fait à gauche.
- Les lignes pointillées de l'illustration représentent le centre de chaque projecteur.

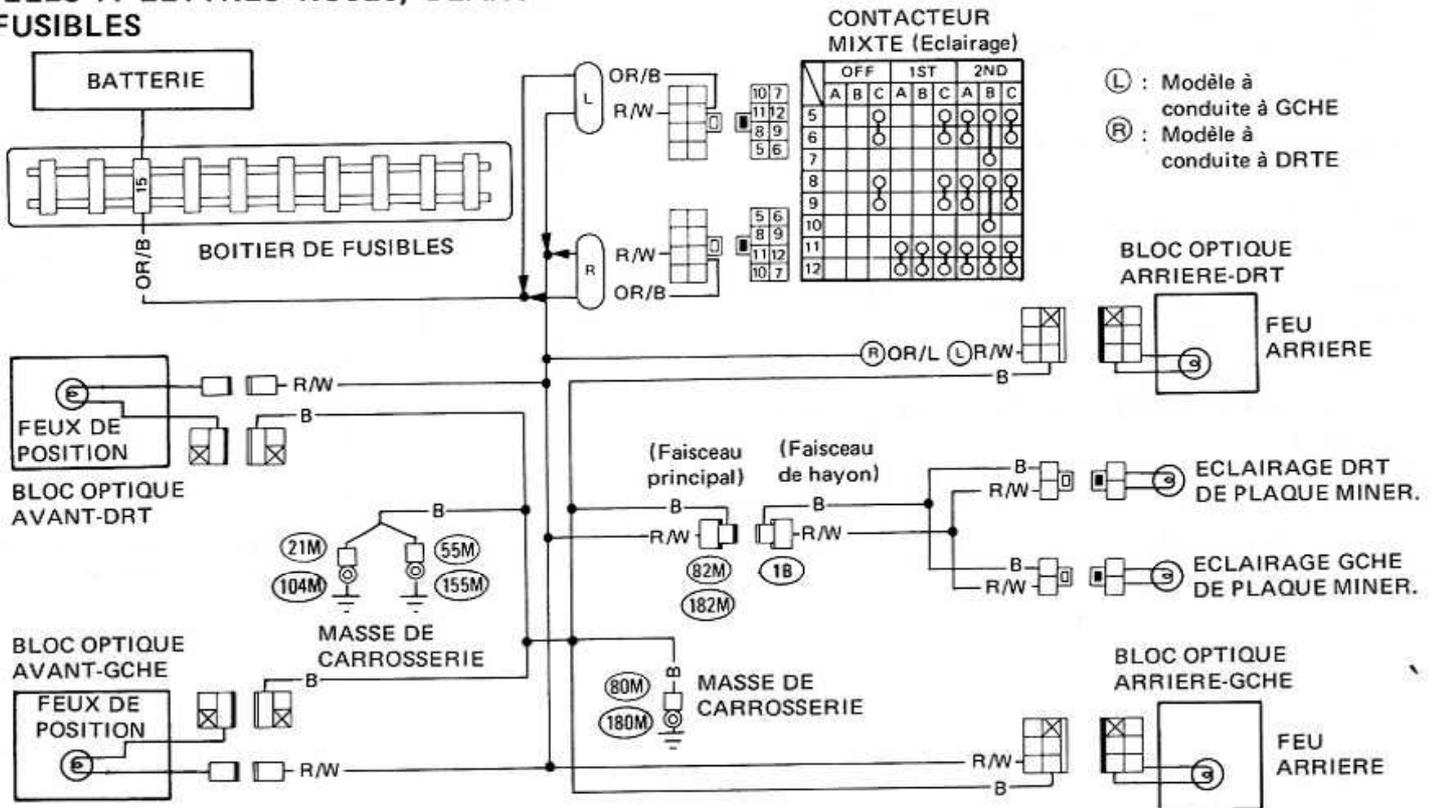
Caractéristiques des Ampoules

Elément	Puissance en W
Feux de route/croisement (Bloc scellé) Route/Croisement	65/55
Feux de route/croisement (Bloc semi-scellé halogène) Route/Croisement	60/55
Bloc optique avant Clignotant Veilleuse	21 5
Clignotant latéral avant	5
Bloc optique arrière Clignotant Feu stop/arrière Feu de recul	21 21/5 21
Anti-brouillard arrière	21
Eclairage de plaque minéralogique	5
Eclairage d'habitacle	5
Eclairage de coffre à bagages	10

DISPOSITIFS LUMINEUX EXTERIEURS

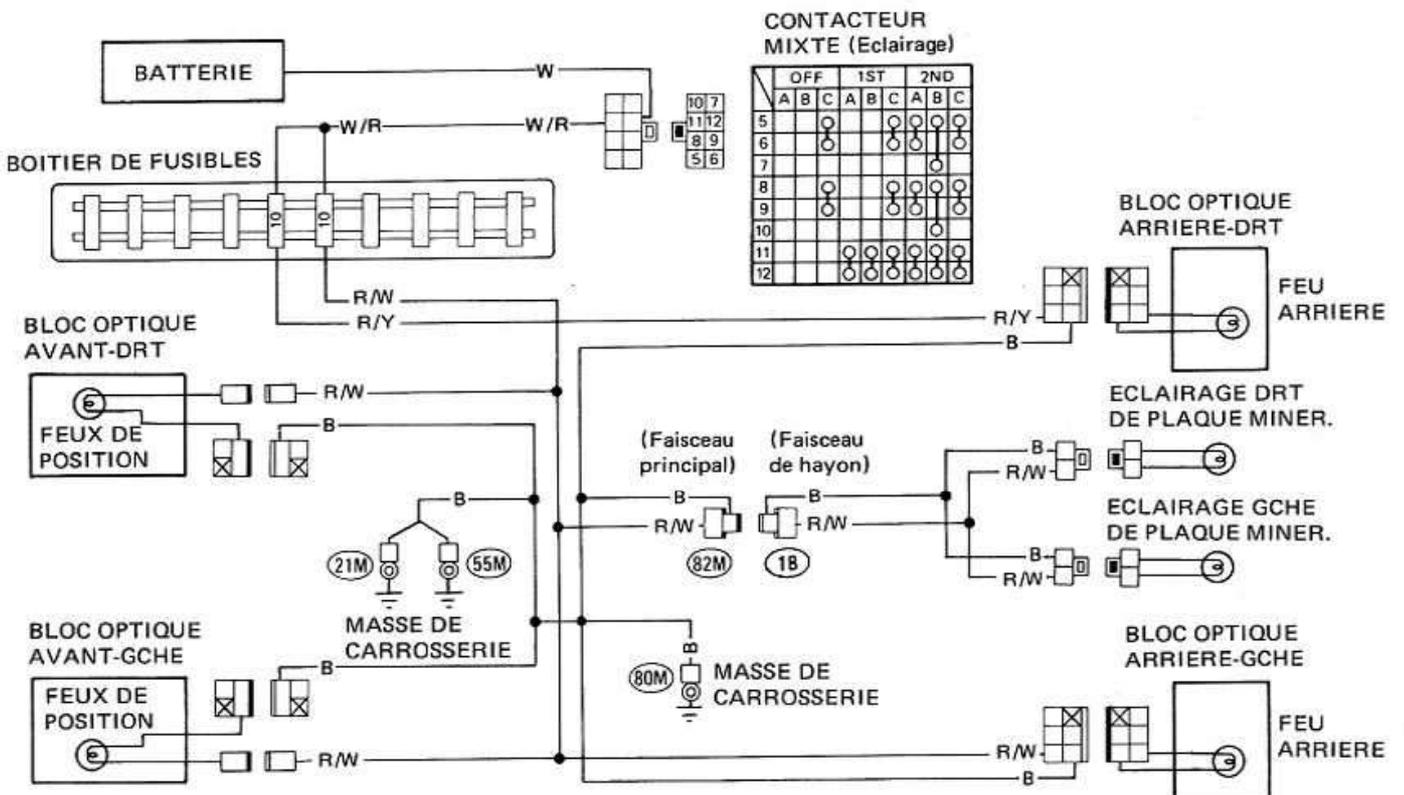
Schéma de Câblage de Feux de Position, Eclairage de Plaque Minéralogique et Feux Arrière

MODELES A LETTRES ROSES, BLANCHES OU JAUNES SUR LE COUVERCLE DU BOITIER DE FUSIBLES



SEL992C

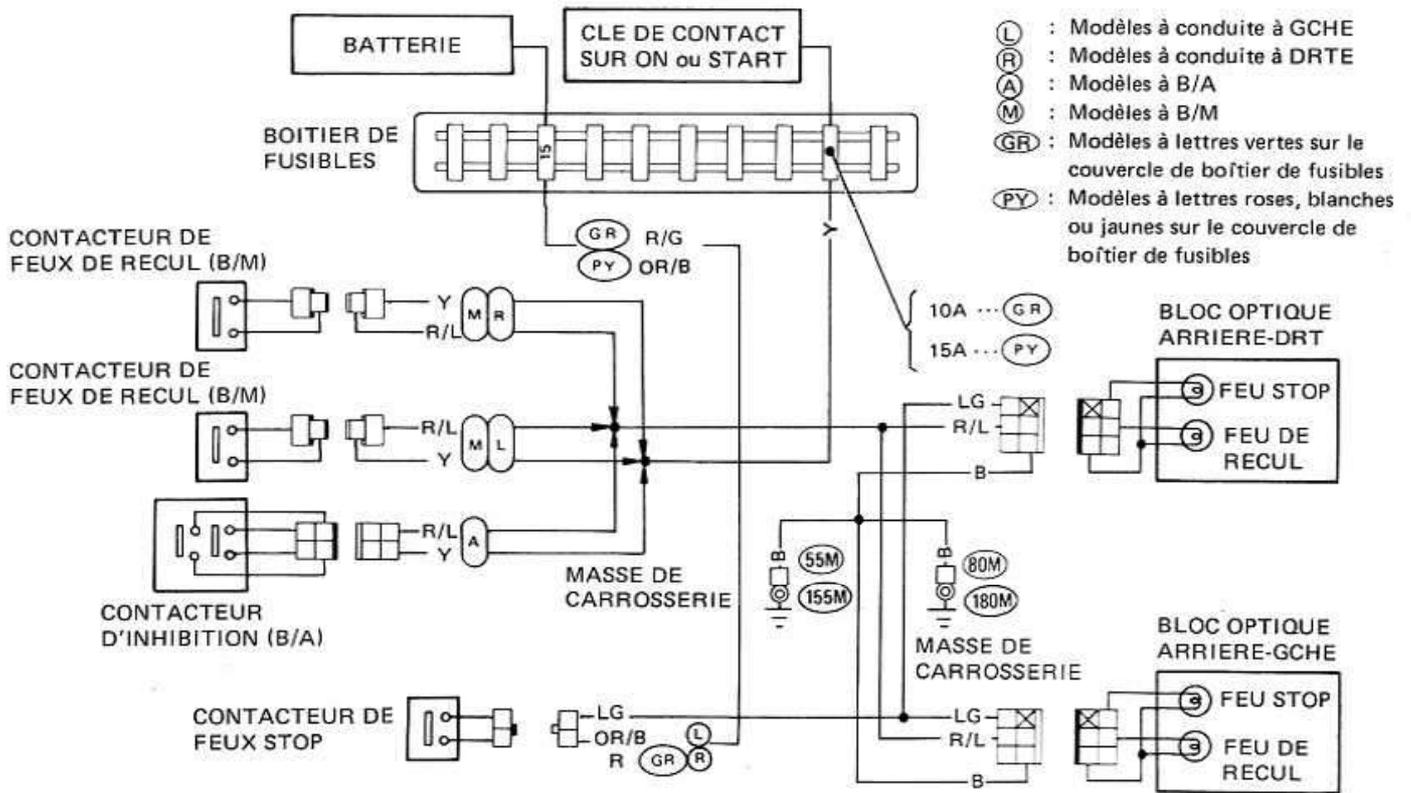
MODELES A LETTRES VERTES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES



SEL993C

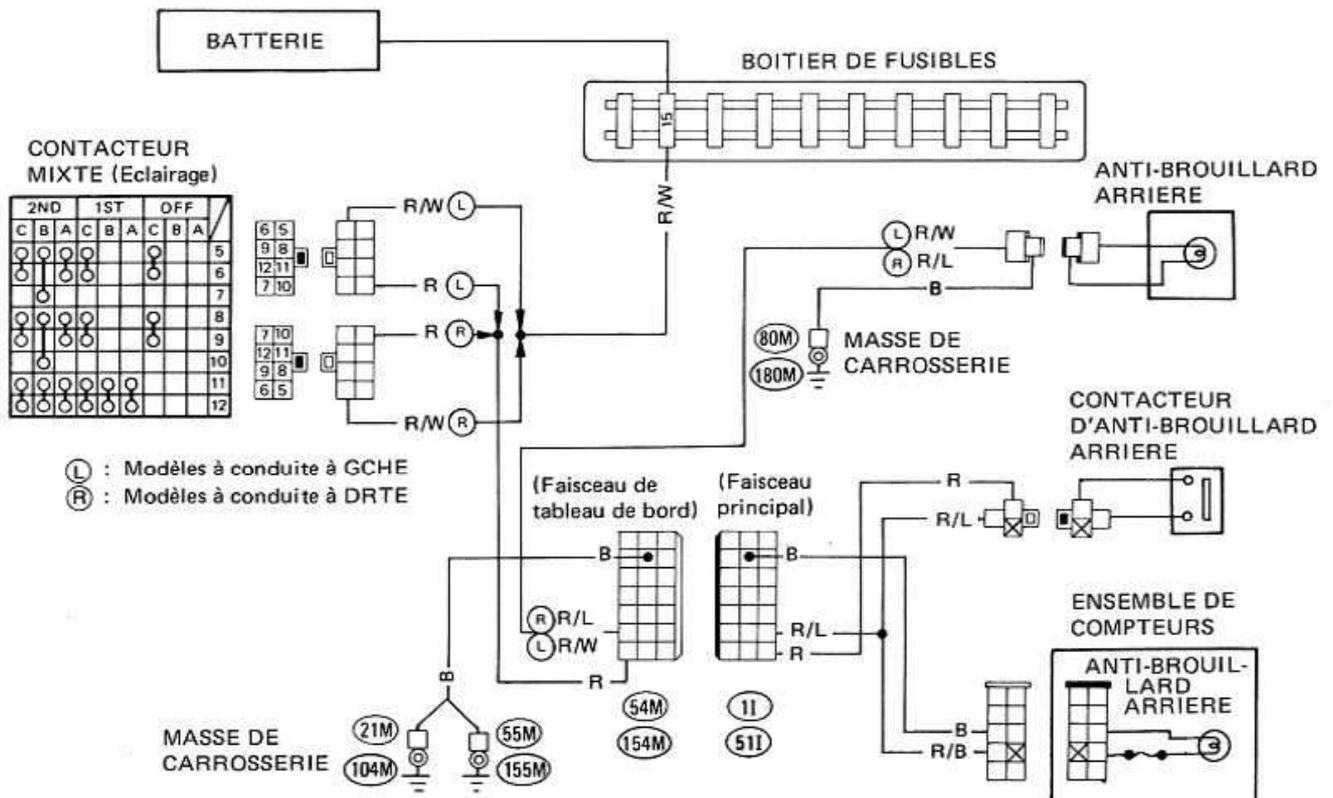
DISPOSITIFS LUMINEUX EXTERIEURS

Schéma de Câblage des Feux Stop et de Recul



SEL994C

Schéma de Câblage d'Anti-Brouillard Arrière



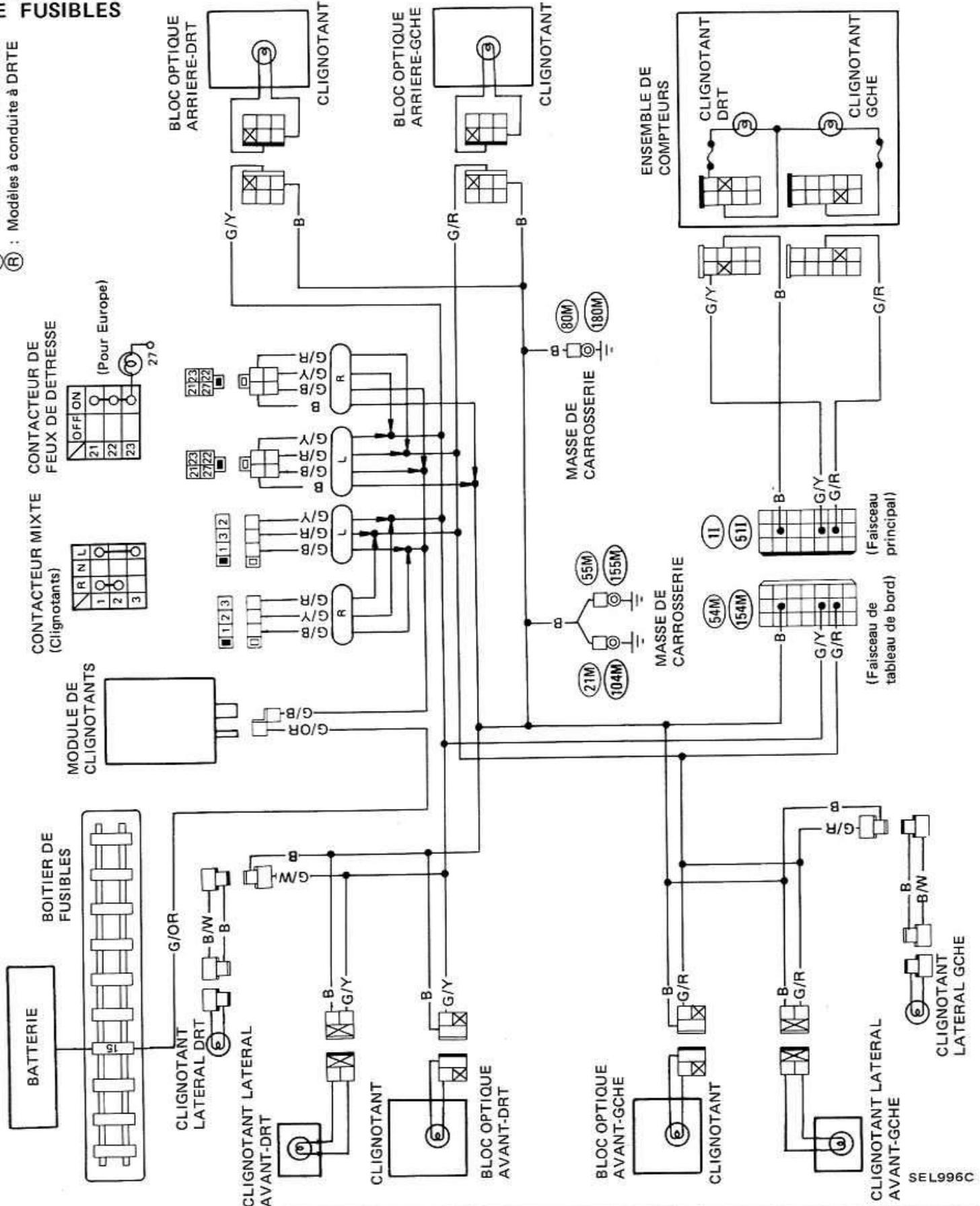
SEL995C

DISPOSITIFS LUMINEUX EXTERIEURS

Schéma de Câblage des Clignotants et Feux de Détresse

MODELES A LETTRES ROSES, BLANCHES OU JAUNES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES

(L) : Modèles à conduite à GCHE
(R) : Modèles à conduite à DRTE

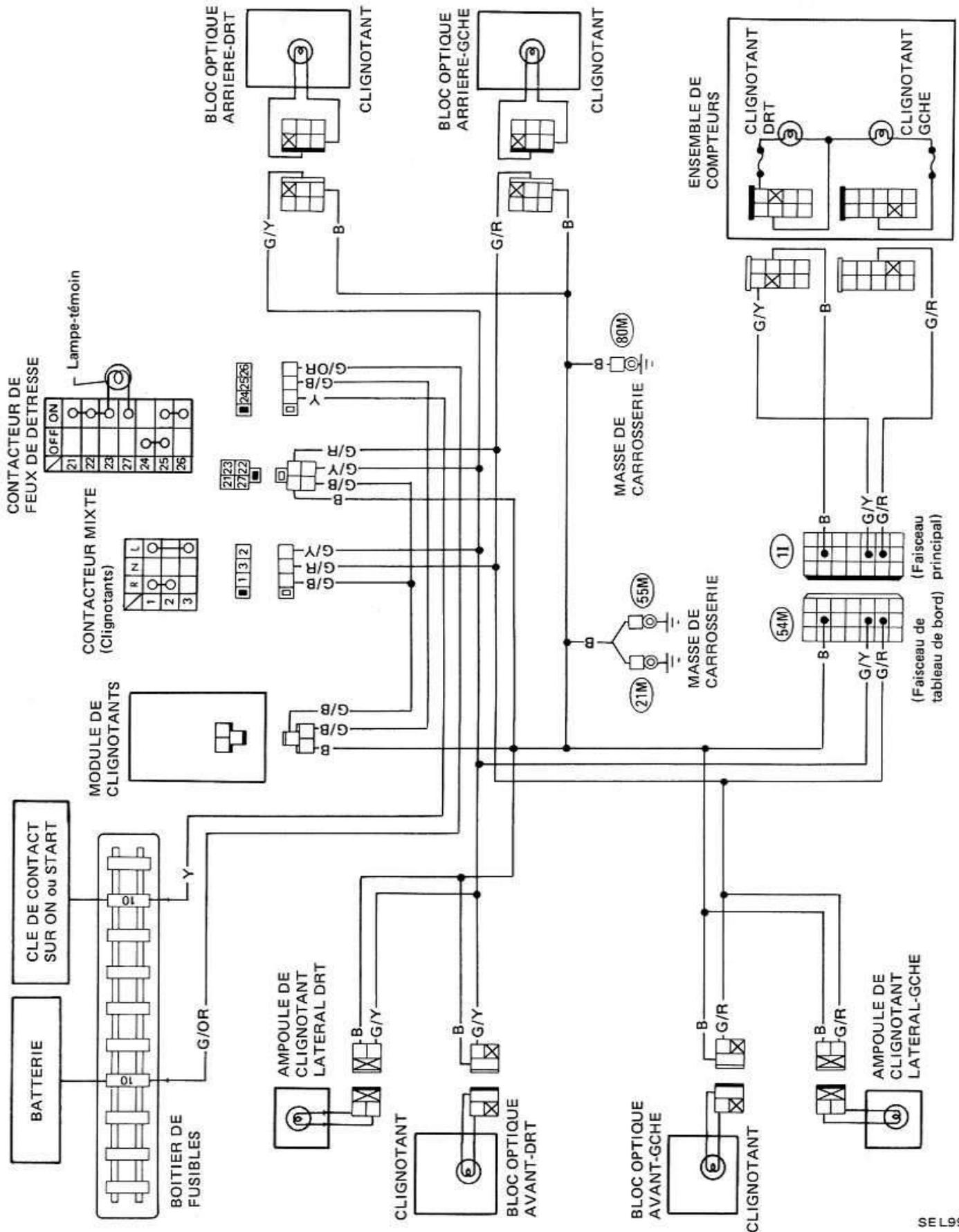


SEL996C

DISPOSITIFS LUMINEUX EXTERIEURS

Schéma de Câblage des Clignotants et Feux de Détresse (Suite)

MODELES A LETTRES VERTES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES

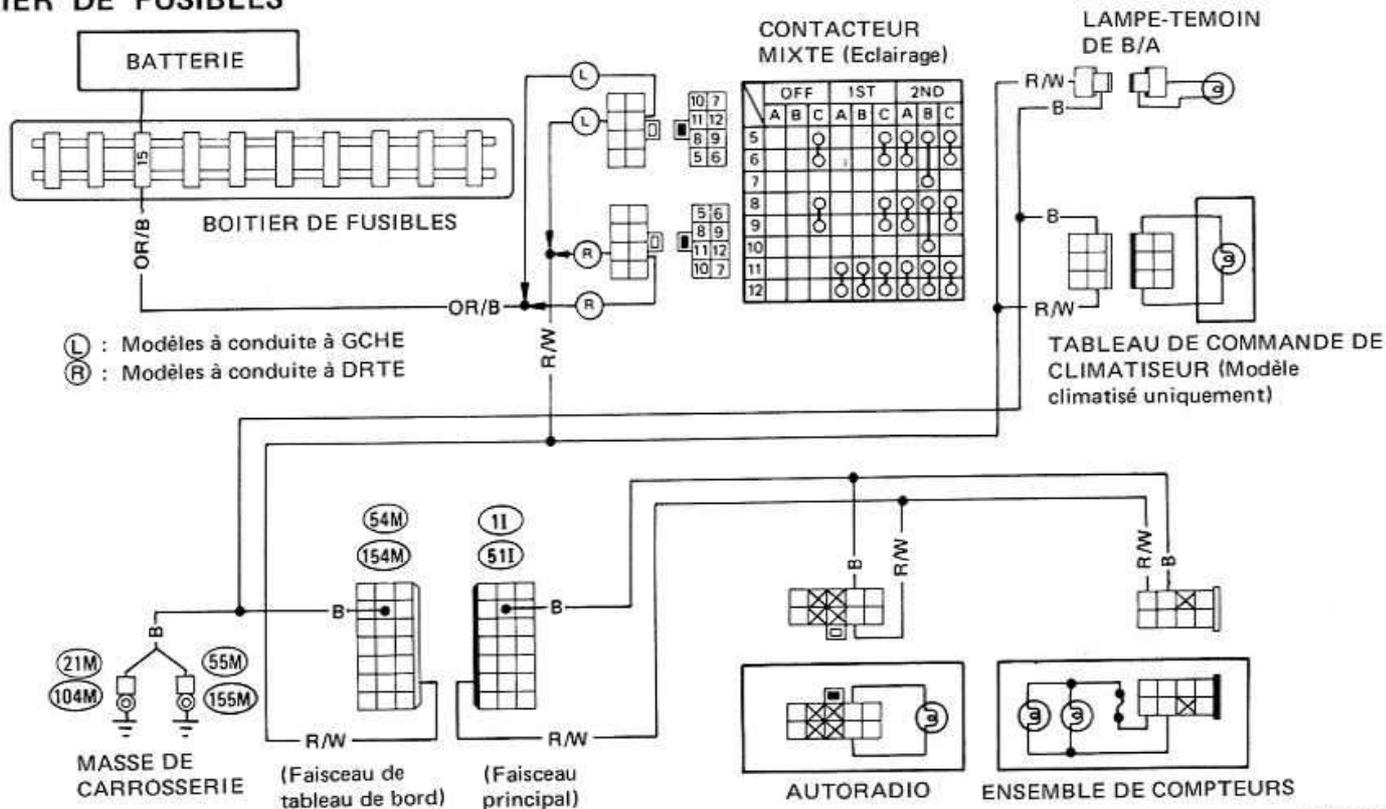


SEL997C

ECLAIRAGE D'HABITACLE

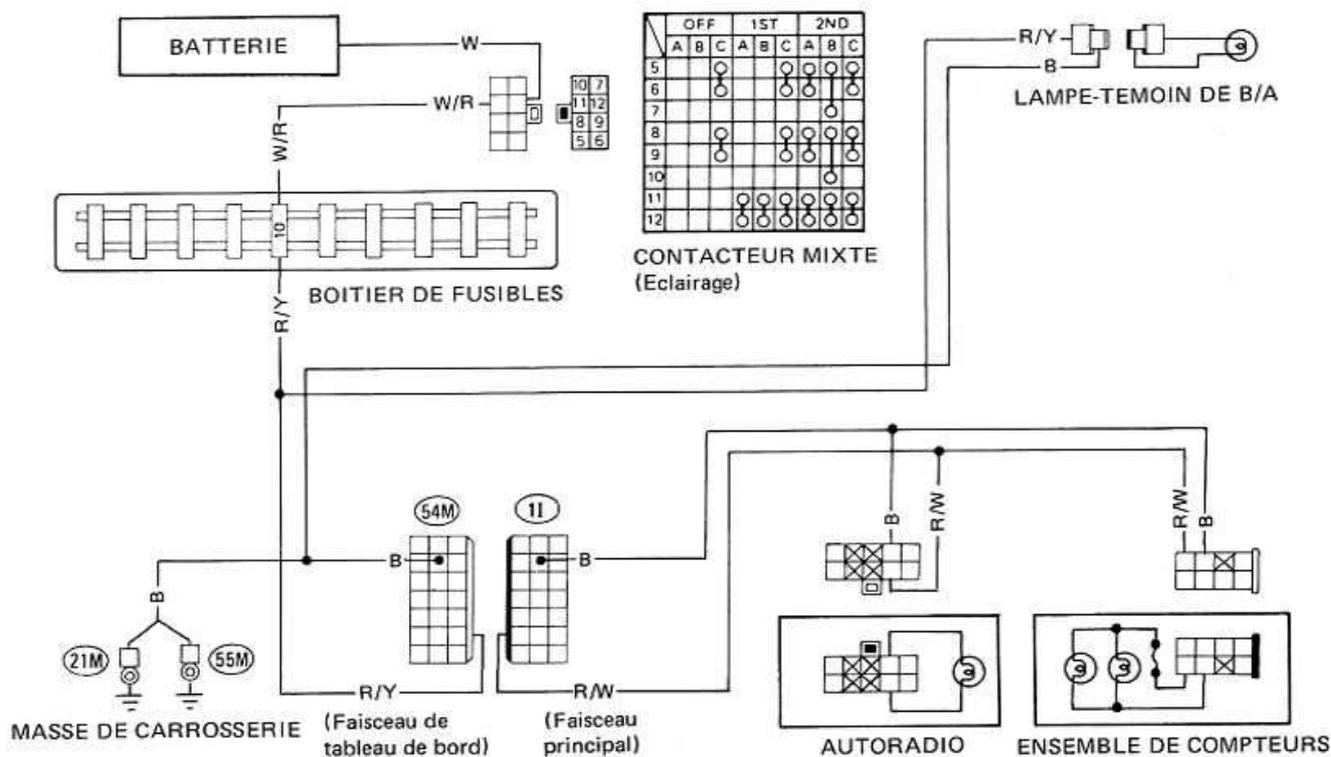
Schéma de Câblage des Dispositifs Lumineux

MODELES A LETTRES ROSES, BLANCHES OU JAUNES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES



SEL998C

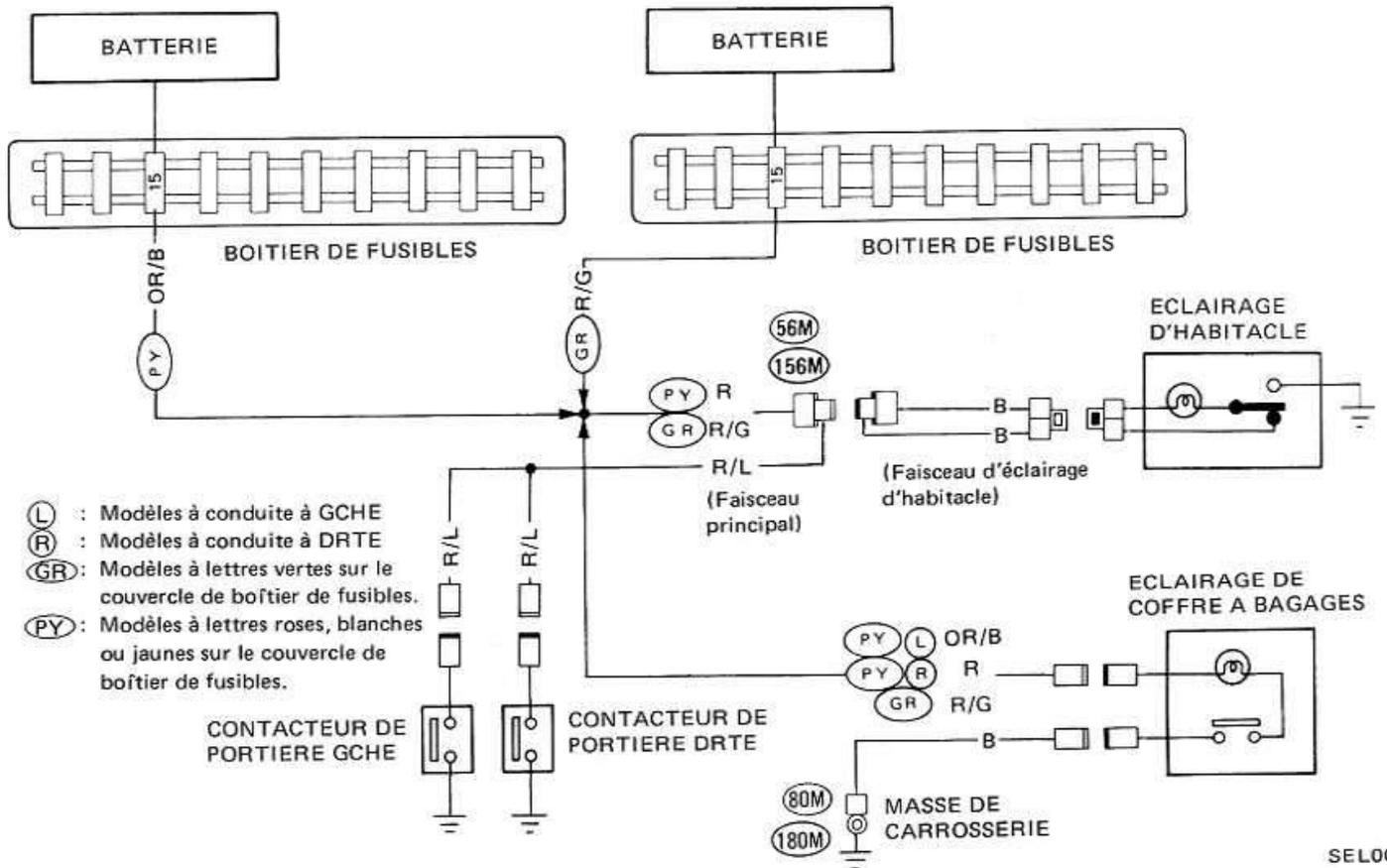
MODELES A LETTRES VERTES SUR LE COUVERCLE DE BOITIER DE FUSIBLES



SEL999C

ECLAIRAGE D'HABITACLE

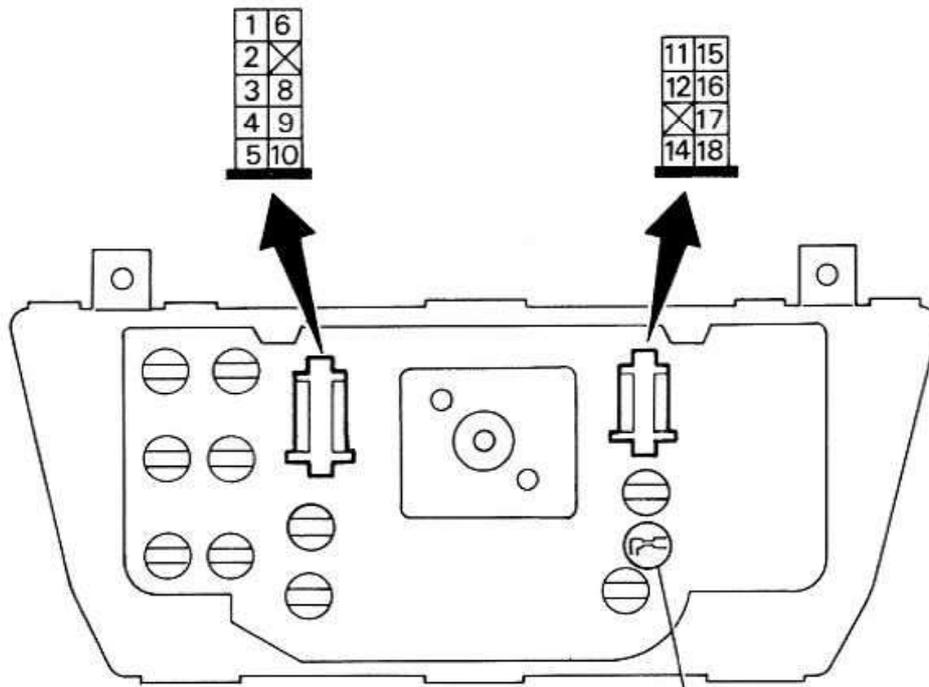
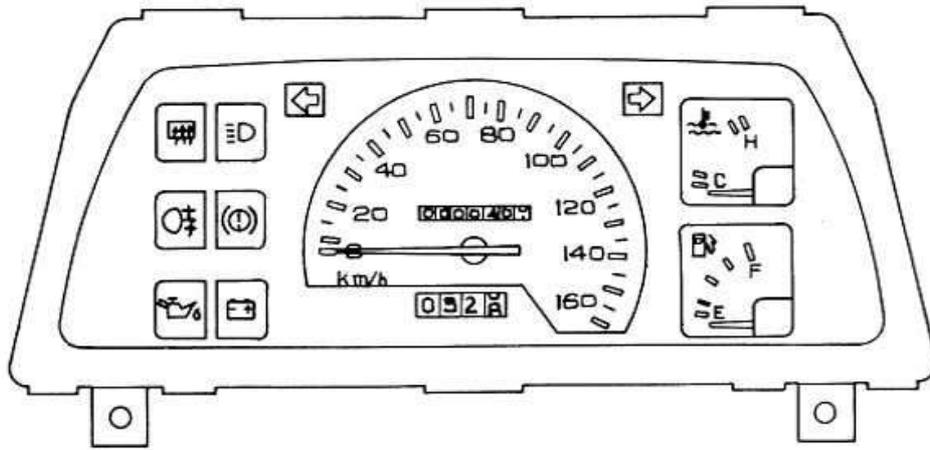
Schéma de Câblage des Eclairages d'Habitacle et Coffre à Bagages



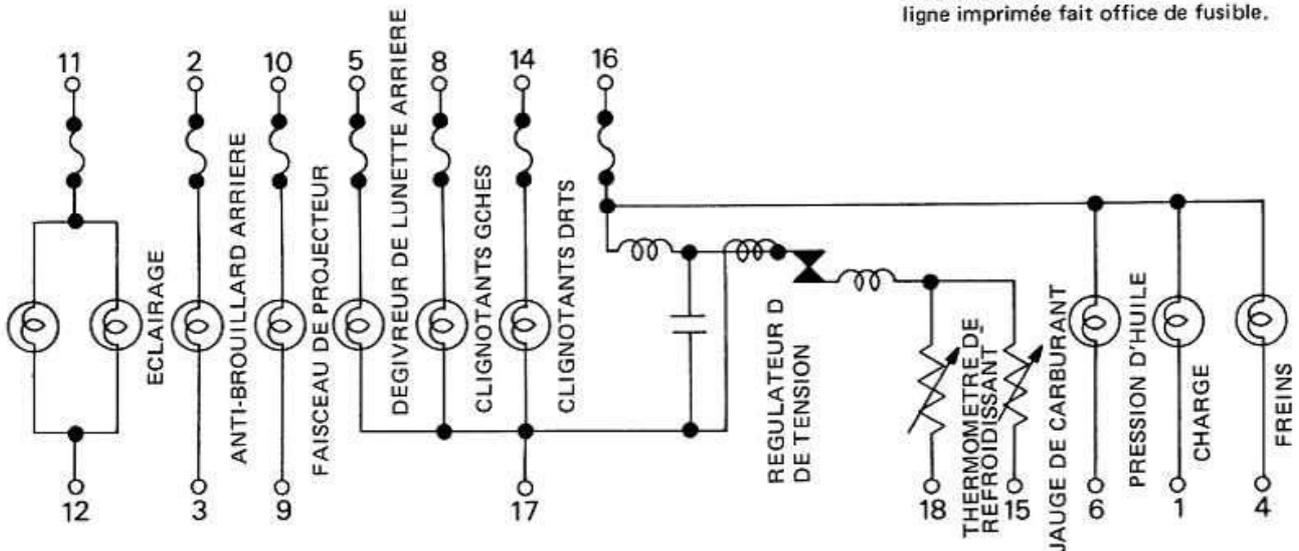
SEL001D

COMPTEURS, JAUGES ETC.

Ensemble de Compteurs



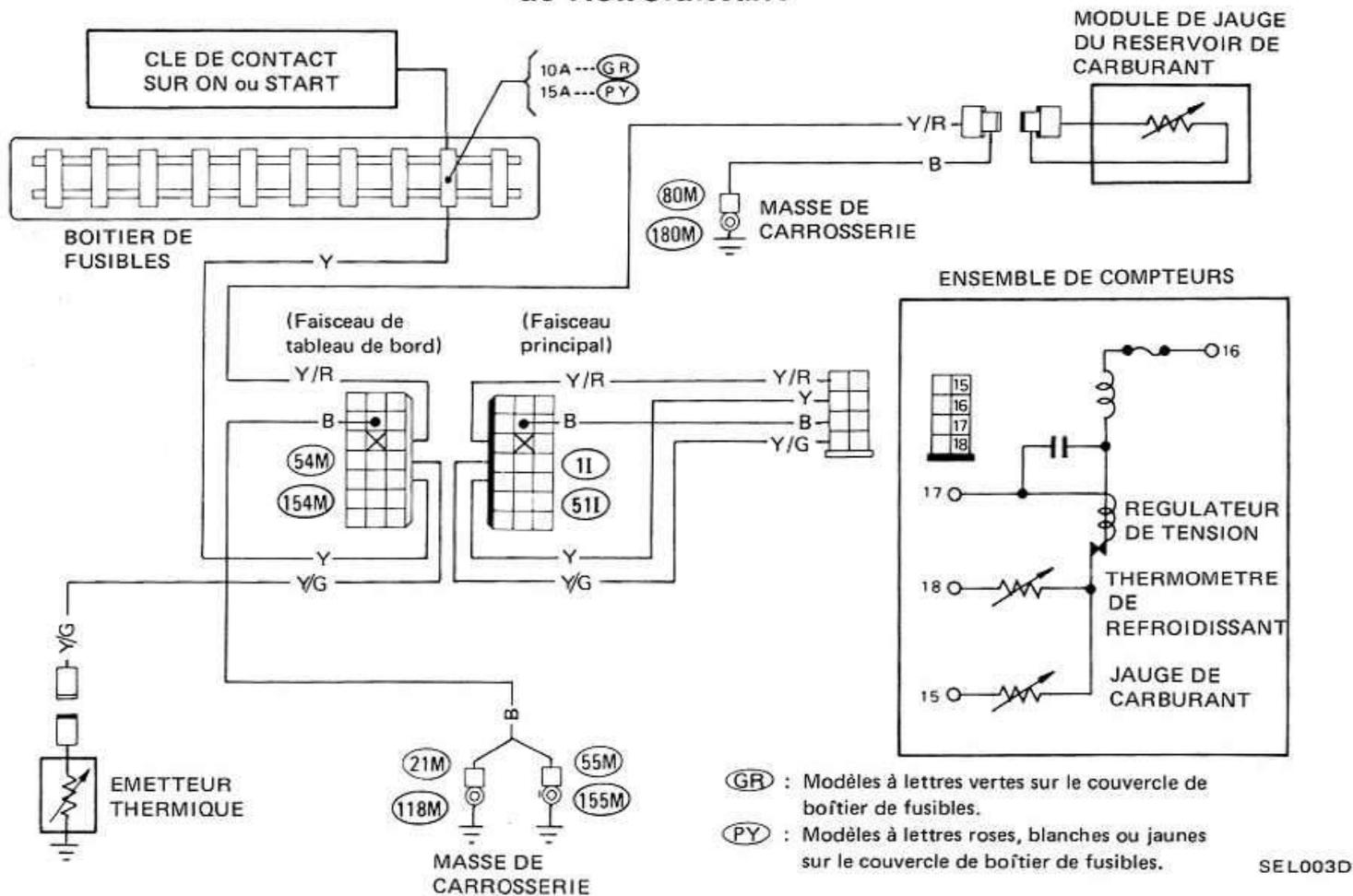
La partie la plus fine de la ligne imprimée fait office de fusible.



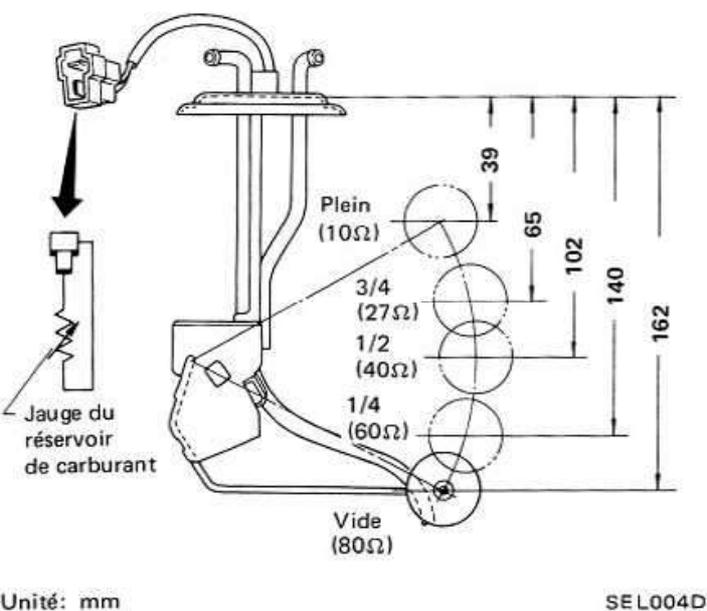
SEL002D

COMPTEURS, JAUGES ETC.

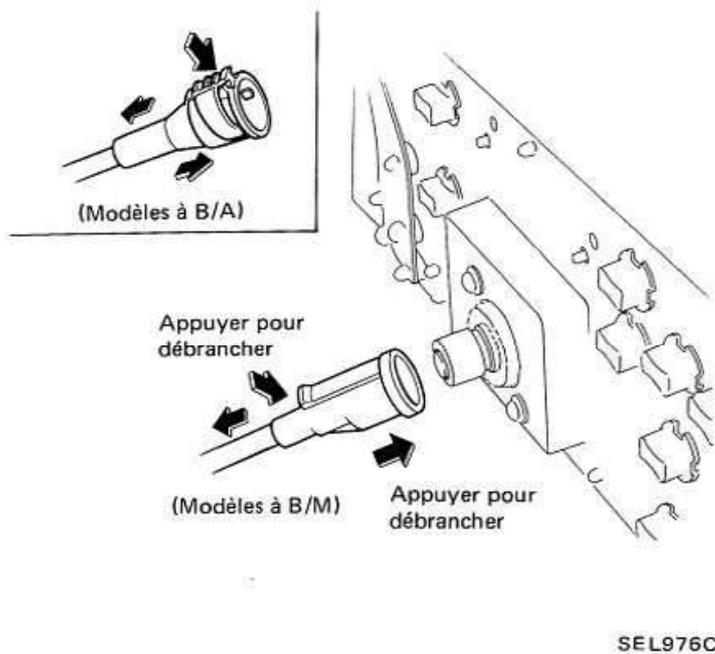
Schéma de Câblage de Jauge de Carburant et Thermomètre de Refroidissant



Vérification du Module de Jauge du Réservoir

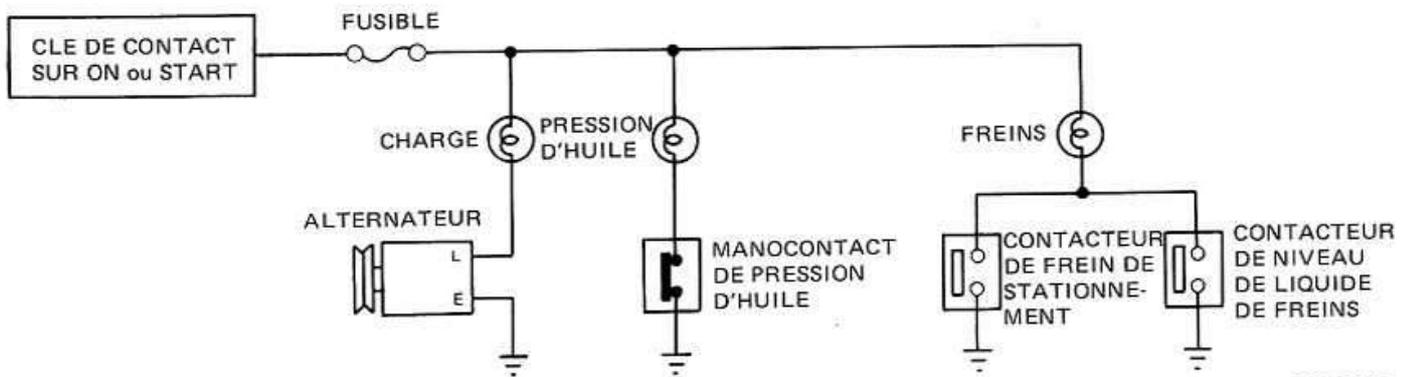


Dépose du Câble de Compteur de Vitesse



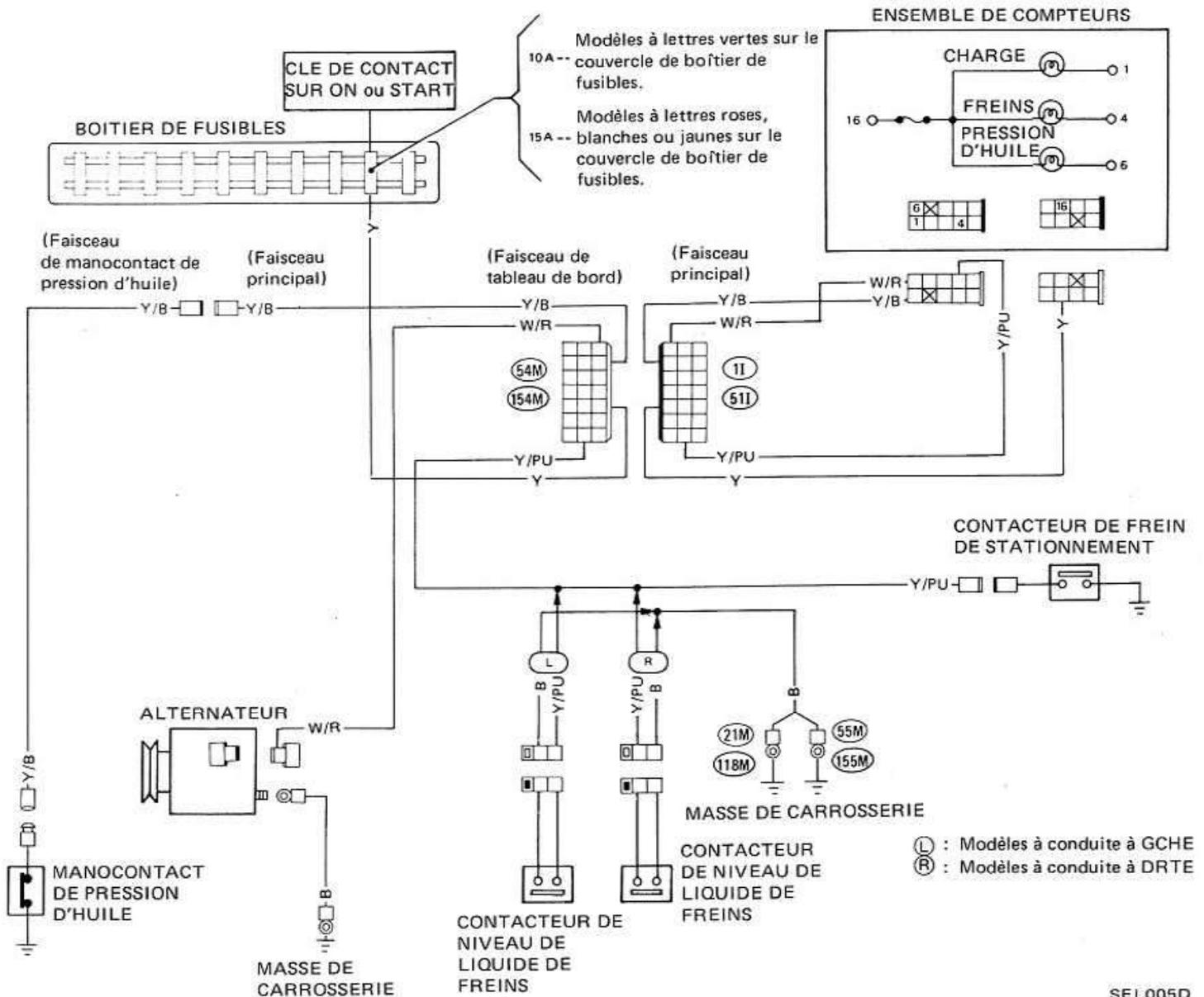
CIRCUIT DE SIGNALISATION

Plan de Circuit



SEL028D

Schéma de Câblage

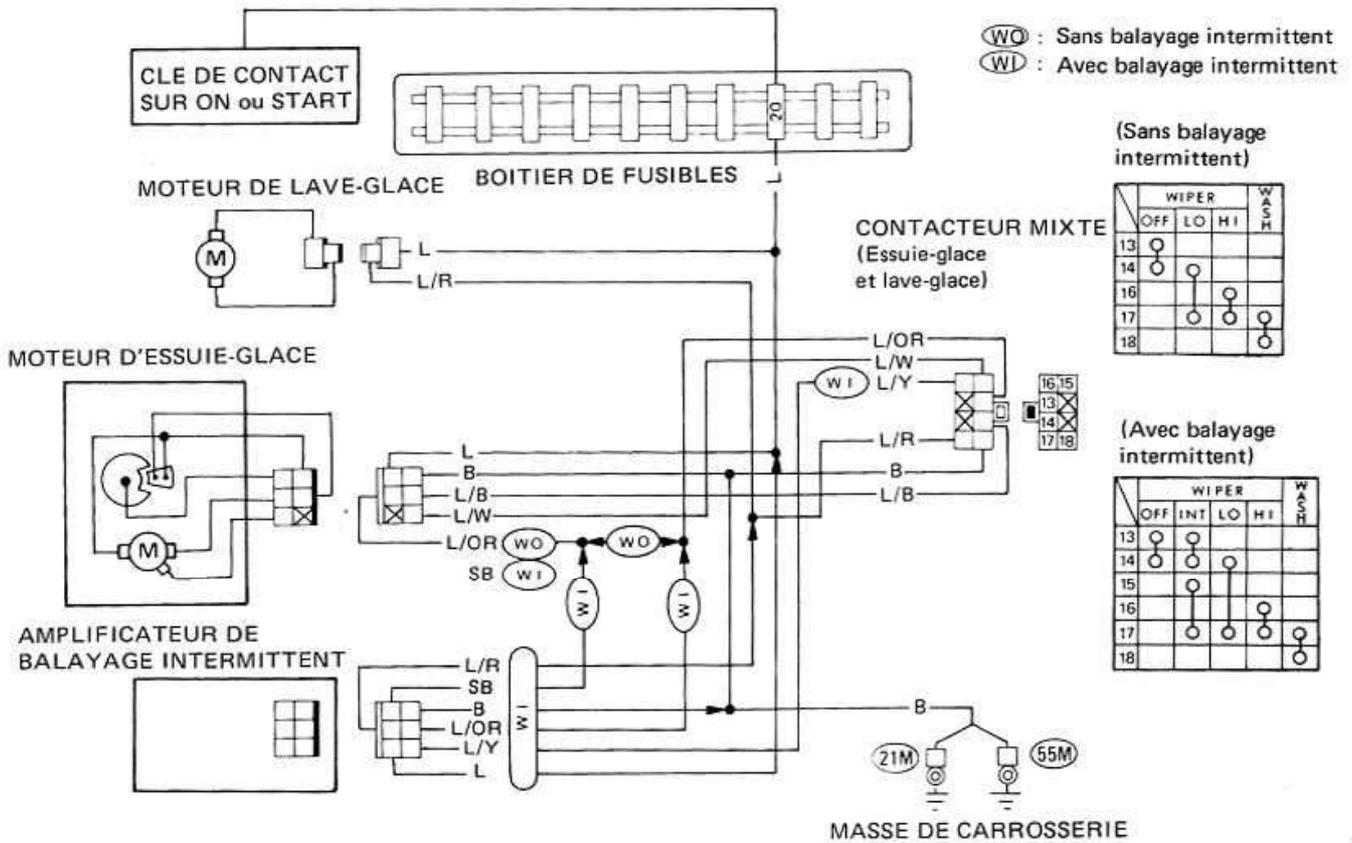


SEL005D

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

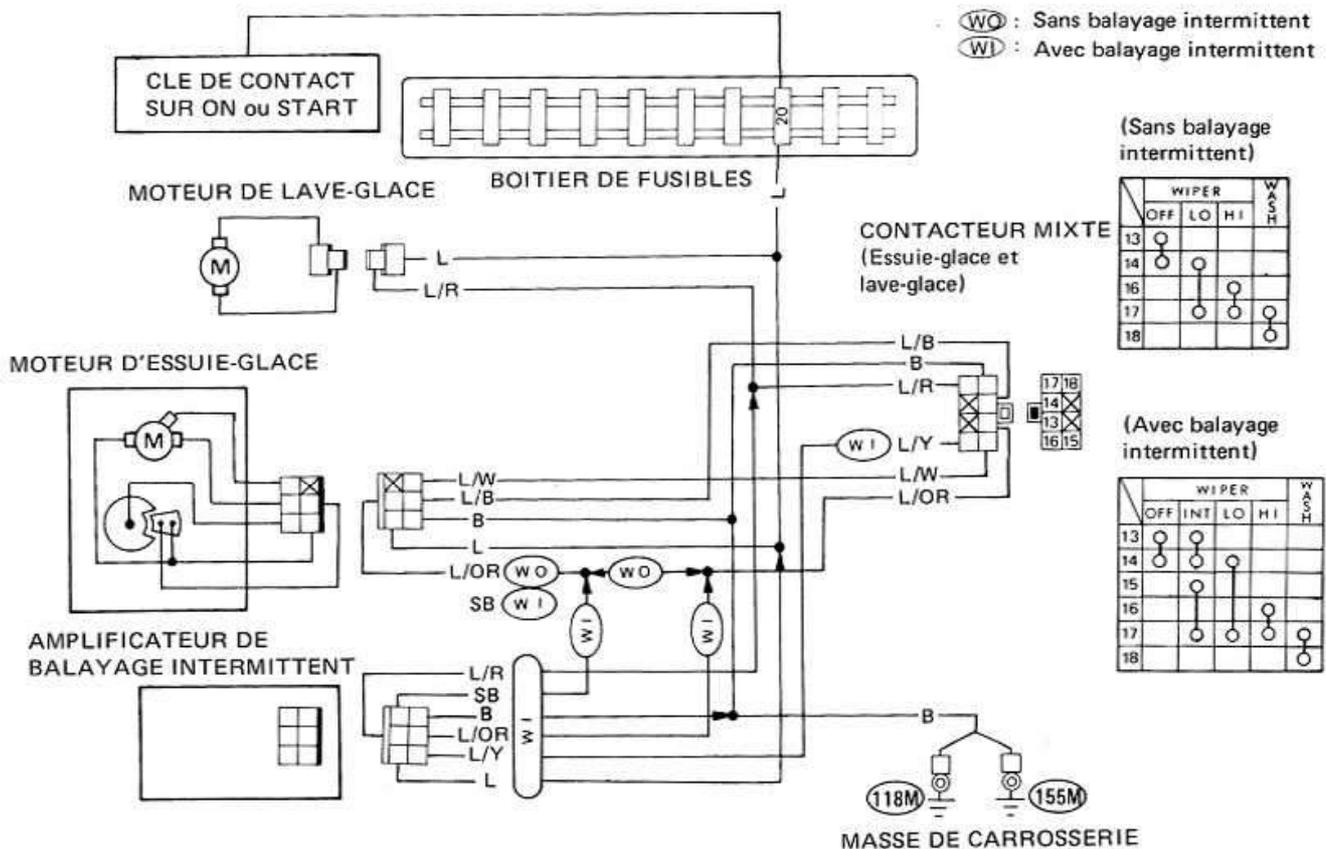
Schéma de Câblage d'Essuie-Glace et Lave-Glace de Pare-Brise

MODELE A CONDUITE A GAUCHE



SEL006D

MODELE A CONDUITE A DROITE



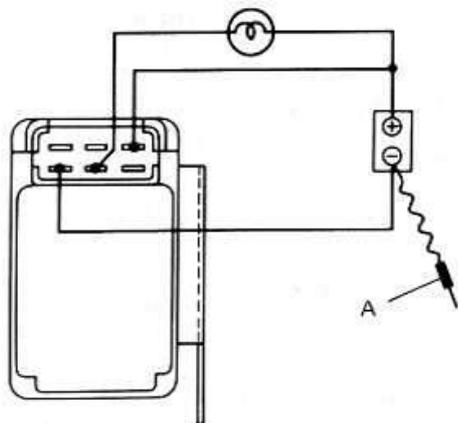
SEL007D

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

Vérification de l'Amplificateur de Balayage Intermittent

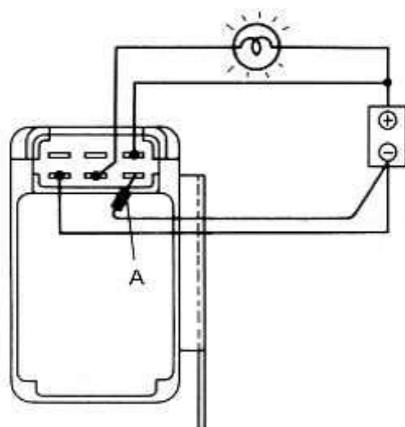
Attention à ne pas se tromper de bornes en branchant les fils!

1. Brancher les fils de l'appareil d'essai.



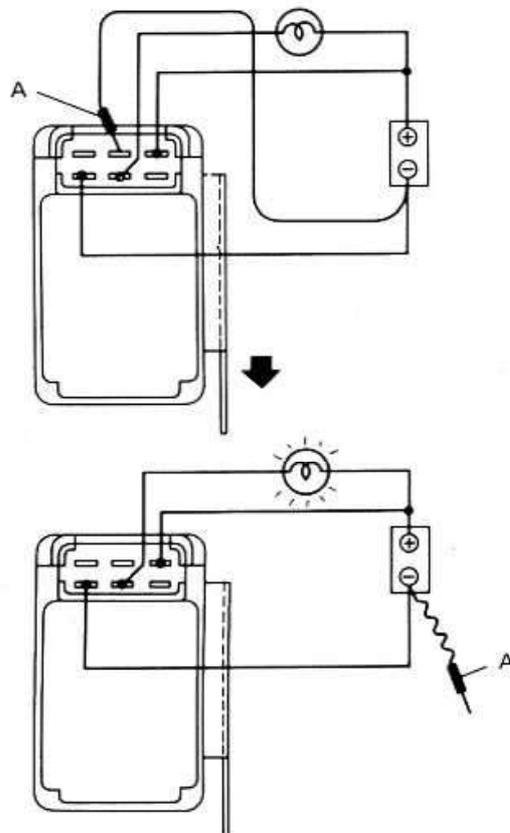
SEL427B

2. La lampe d'essai doit s'allumer à plusieurs reprises lorsque le fil négatif (A) est branché.



SEL428B

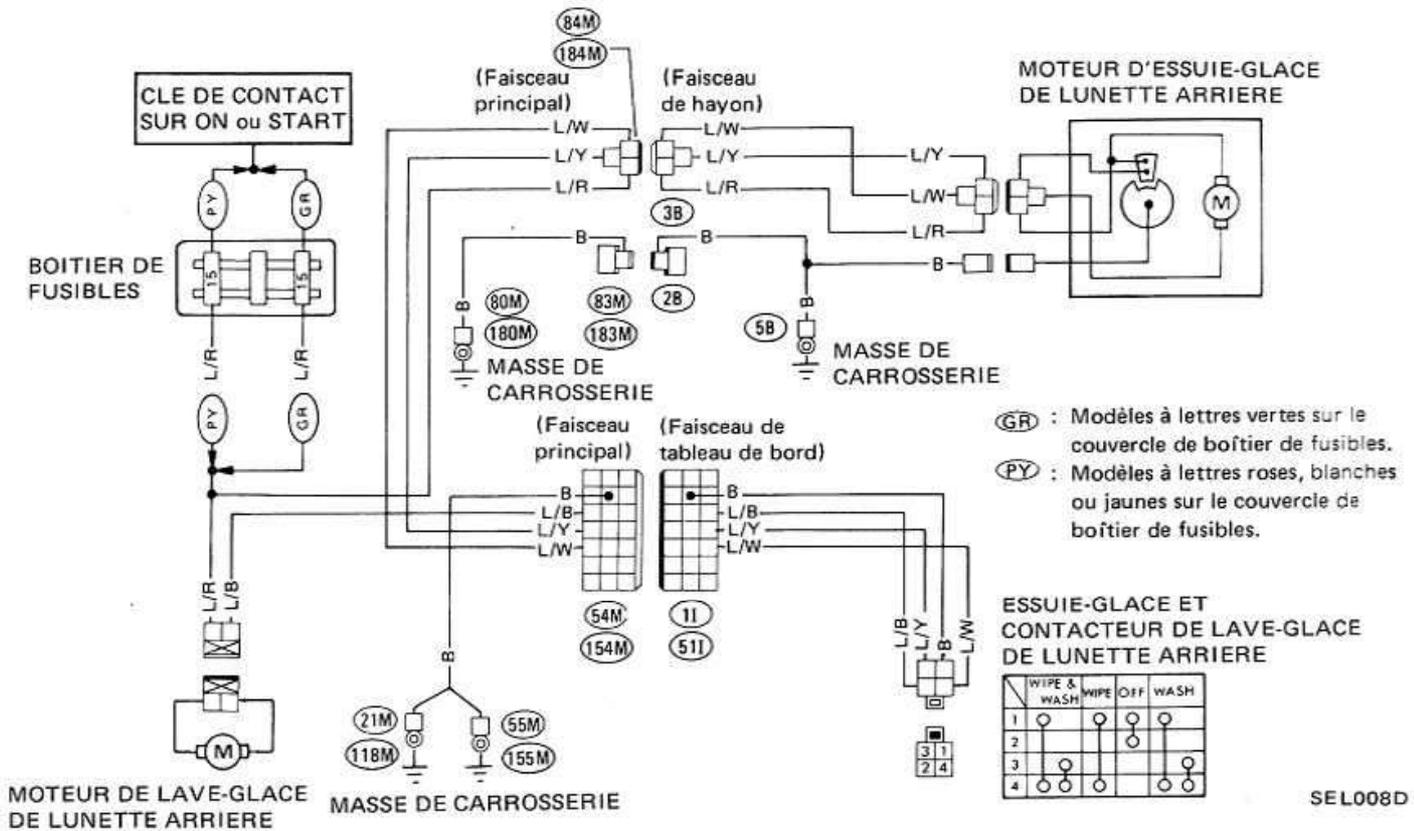
3. Rebrancher le fil (A) puis le débrancher. La lampe d'essai doit s'allumer au bout de quelques secondes.



SEL429B

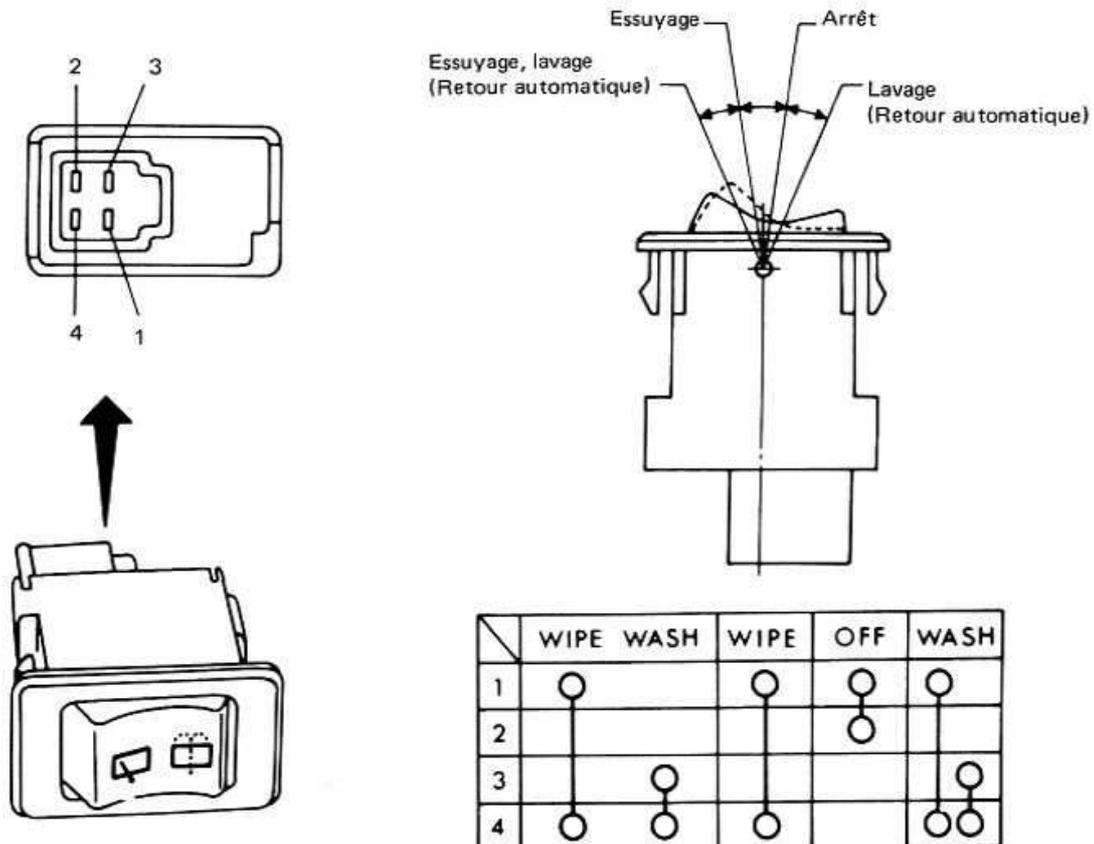
ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

Schéma de Câblage d'Essuie-Glace et Lave-Glace de Lunette Arrière



SEL008D

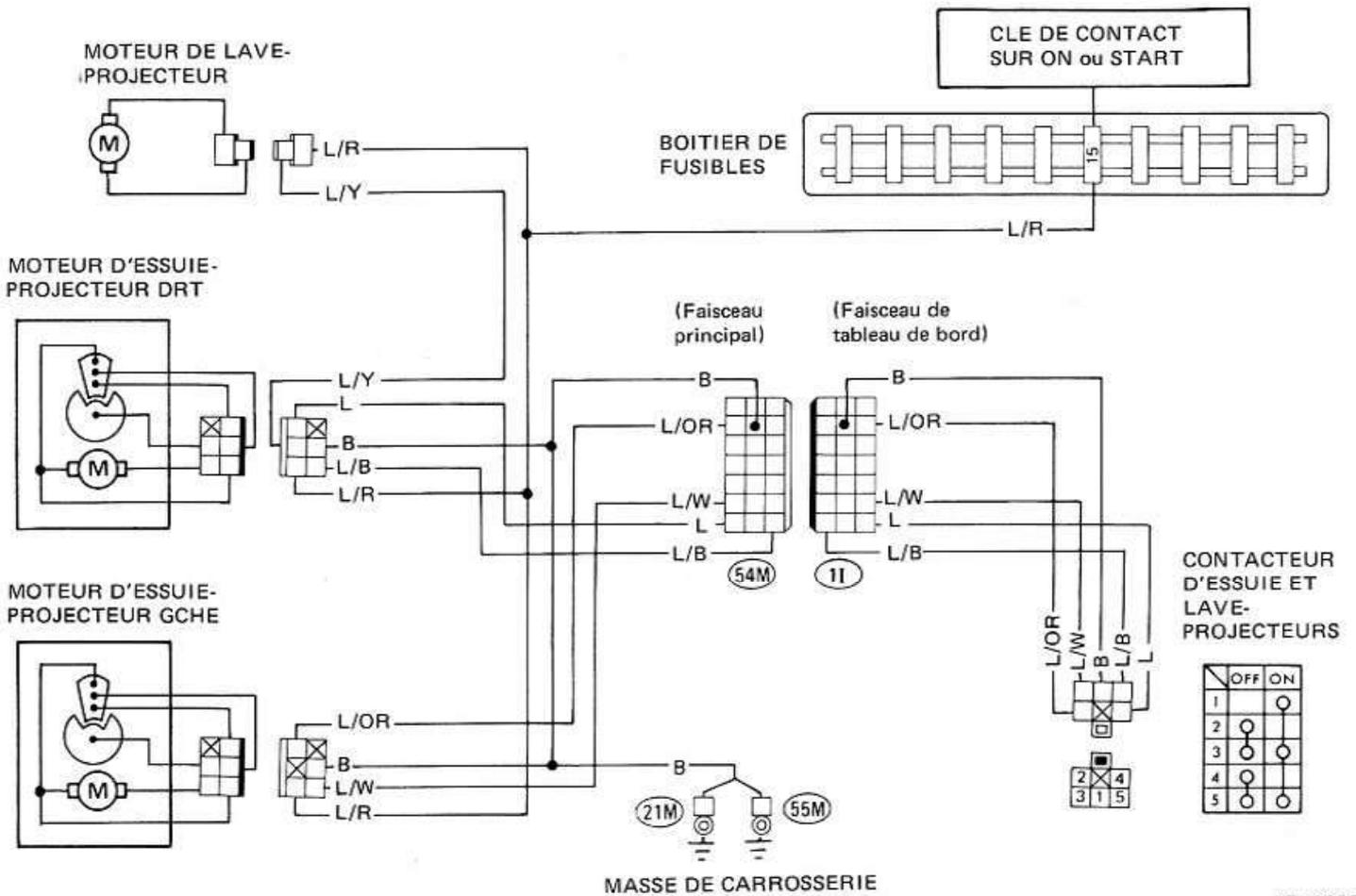
Contacteur d'Essuie-Glace et Lave-Glace de Lunette Arrière



SEL434B

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

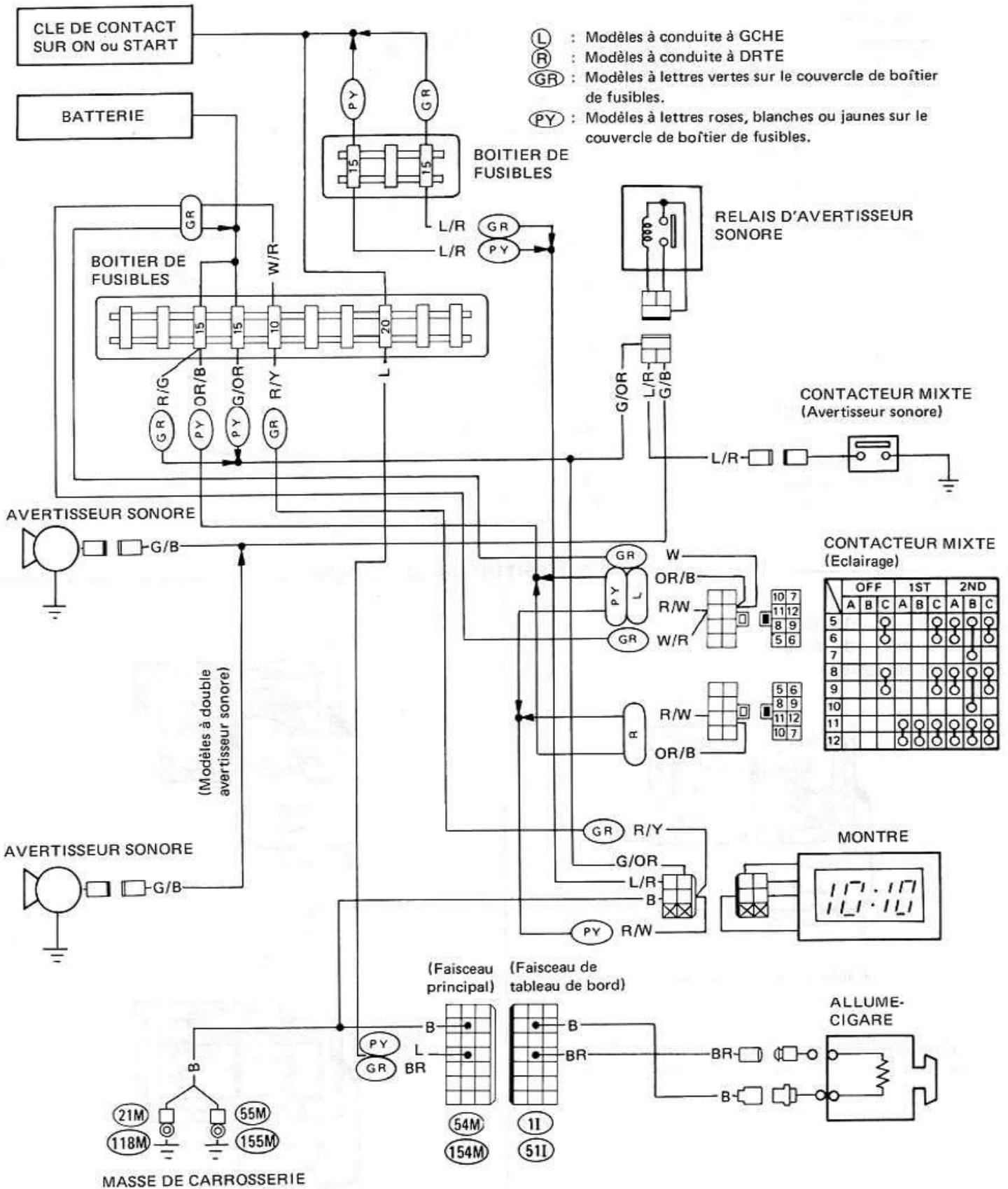
Schéma de Câblage des Essuie et Lave-Projecteur



SEL009D

AVERTISSEUR SONORE, ALLUME-CIGARE ET MONTRE DE BORD

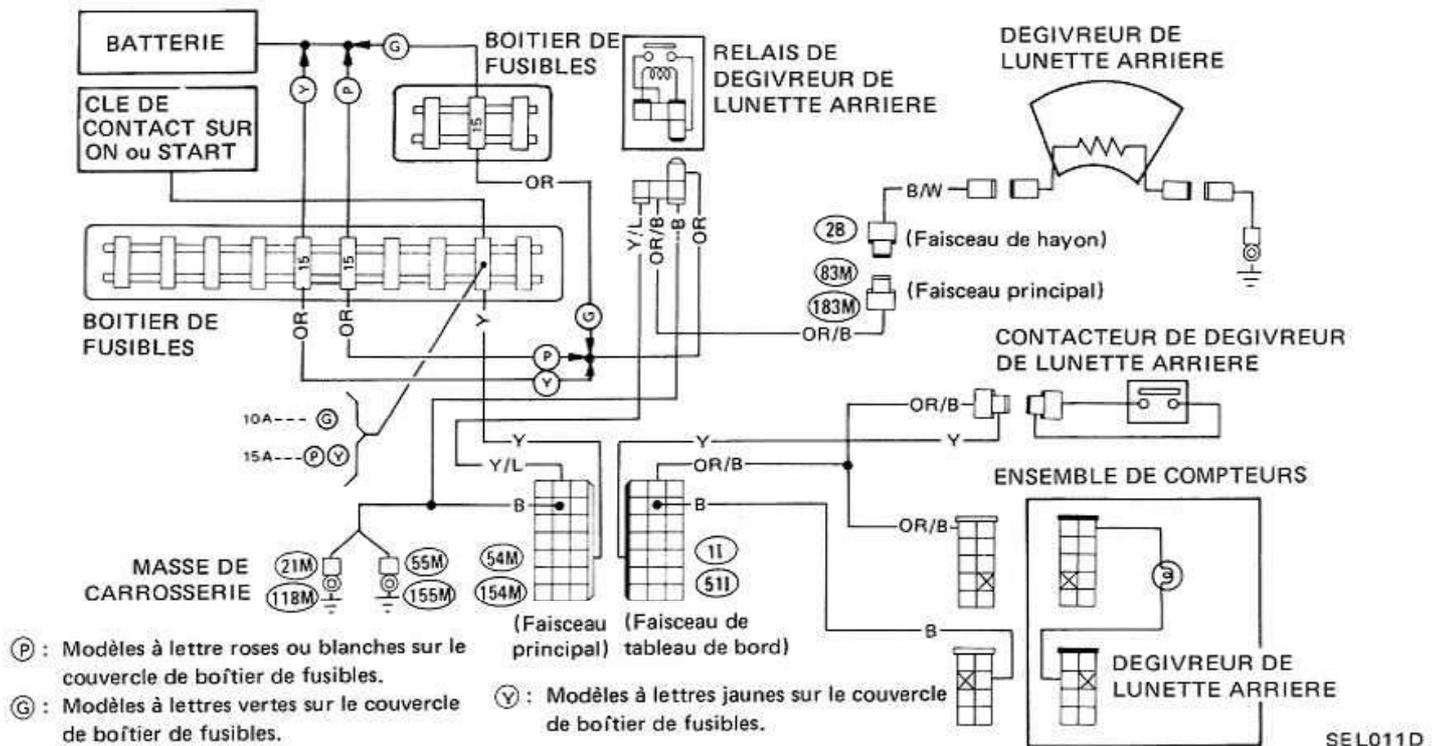
Schéma de Câblage



SEL010D

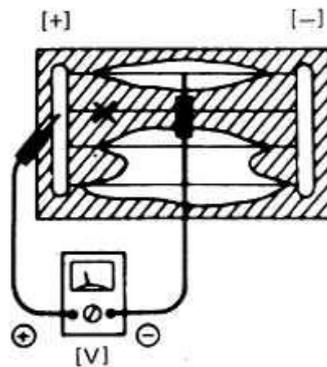
DEGIVREUR DE LUNETTE ARRIERE

Schéma de Câblage



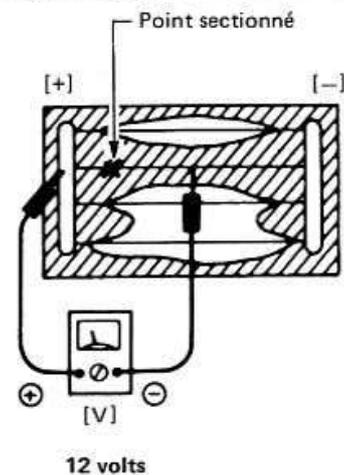
Vérification des Résistances de Dégivrage

1. Apposer les sondes d'un appareil d'essai de circuit à plage de tensions appropriée au centre de chaque résistance de dégivrage.

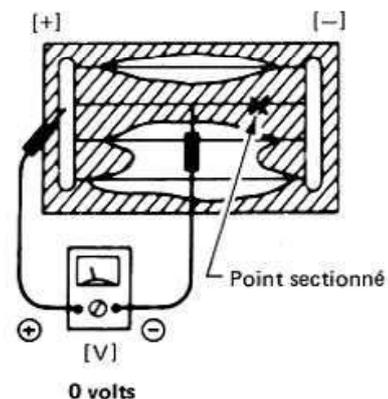


SEL263

2. Si l'appareil indique une tension de 0 ou 12 volts, c'est qu'une résistance est sectionnée.



SEL264

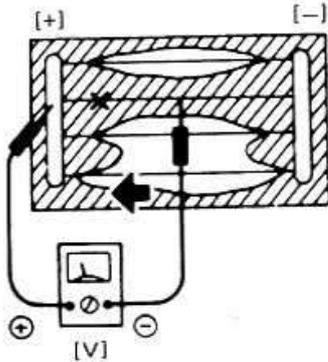


SEL265

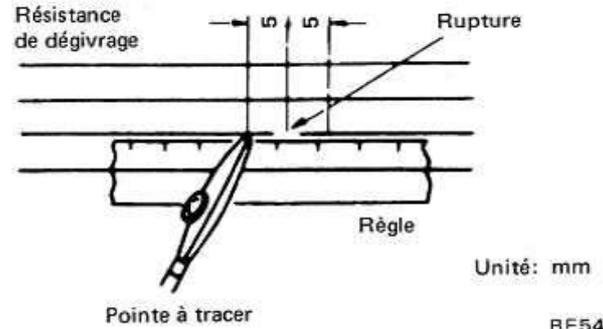
DEGIVREUR DE LUNETTE ARRIERE

Vérification des Résistance de Dégivrage (Suite)

3. Pour isoler l'endroit sectionné, faire glisser la sonde de gauche à droite le long de la résistance concernée. Le point sectionné est celui sur lequel l'aiguille de l'appareil d'essai oscille brusquement.



SEL266



BE540

4. Après la remise en état, effectuer un essai de continuité de la résistance concernée, ceci 10 minutes après application de la pâte d'argent conductive.

Ne pas toucher la zone réparée pendant l'essai.

Remise en Etat de Résistance de Dégivrage

MATERIEL DE REMISE EN ETAT

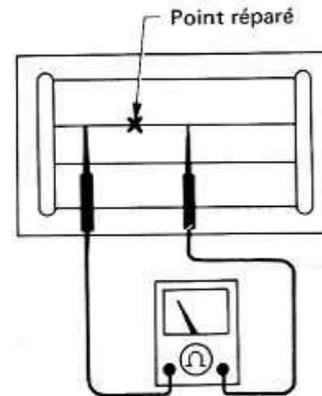
1. Pâte d'argent conductive (Dupont No. 4817 ou équivalent)
2. Règle de 30 cm de long
3. Pointe à tracer
4. Pistolet à air chaud
5. Alcool
6. Chiffon

METHODE DE REMISE EN ETAT

1. Bien nettoyer la résistance sectionnée ainsi que la zone avoisinante à l'aide d'un chiffon humecté d'alcool.
2. Apposer un petit peu de pâte d'argent conductive sur le bout de la pointe à tracer.

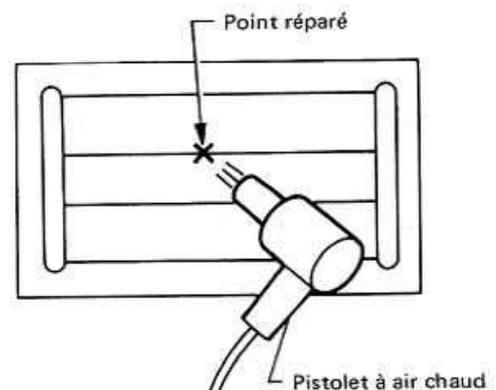
Agiter le bidon de pâte d'argent avant usage.

3. Disposer la règle sur la lunette arrière, le long de la résistance sectionnée et déposer la pâte d'argent conductive sur le point sectionné à l'aide de la pointe à tracer. Recouvrir légèrement la résistance de part et d'autre de la zone lésée, sur 5 mm de préférence.



SEL012D

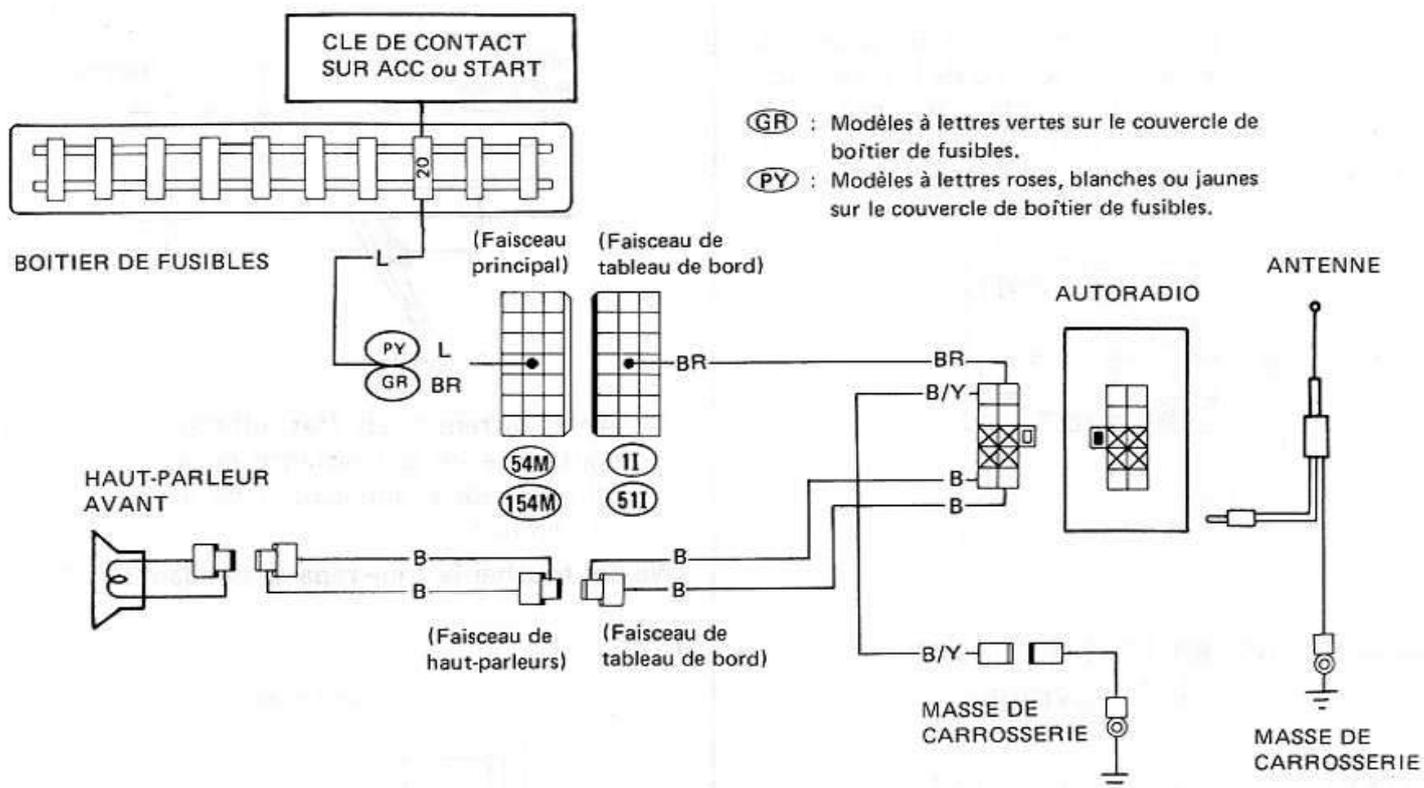
5. Envoyer un jet constant d'air chaud sur la zone remise en état pendant environ 20 minutes à l'aide du pistolet à air chaud. Eloigner la sortie d'air chaud de 3 cm par rapport à la zone remise en état. Si l'on ne dispose pas de pistolet à chaleur, il convient de laisser sécher pendant 24 heures.



SEL013D

AUTORADIO

Schéma de Câblage



SEL014D

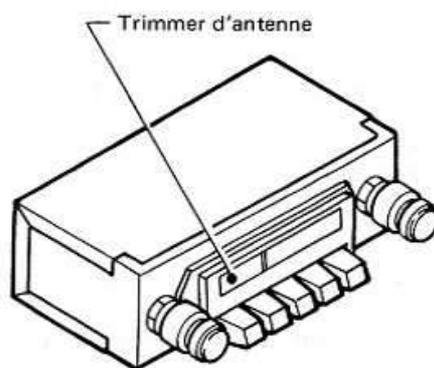
Réglage du Trimmer d'Antenne

Un réglage du trimmer d'antenne s'impose dans les cas suivants, à savoir:

- Réception de PO (AM) faible.
- Après la mise en place d'un autoradio, d'une descente d'antenne ou d'une antenne neuf (neuve).

Ne pas omettre de vérifier le branchement du faisceau de fils et des connecteurs de descente d'antenne.

1. Sortir complètement l'antenne.
2. Mettre l'autoradio sous tension et augmenter le volume d'écoute.
3. Accorder la station la plus faible (à peine audible) vers l'indication 14 (1.400 kHz) du cadran d'accord.
4. Faire lentement tourner le trimmer d'antenne à droite ou à gauche et le laisser sur la position où la qualité de réception est la meilleure.



SEL217B

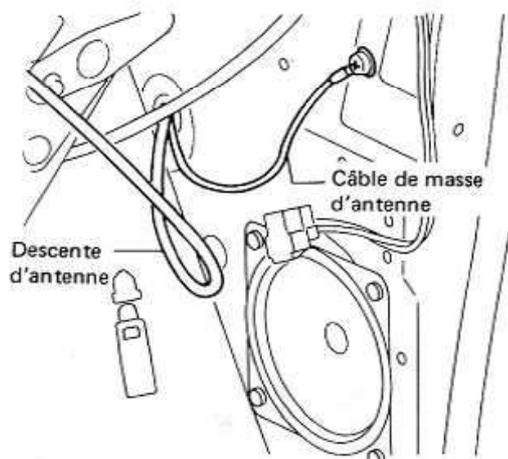
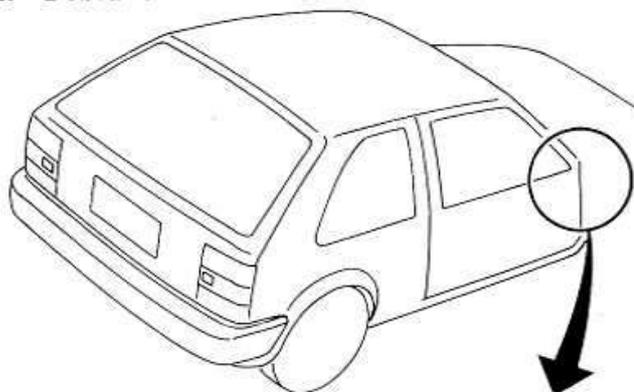
ATTENTION:

Ne pas faire plus d'un-demi tour au trimmer d'antenne.

AUTORADIO

Dépose de l'Antenne

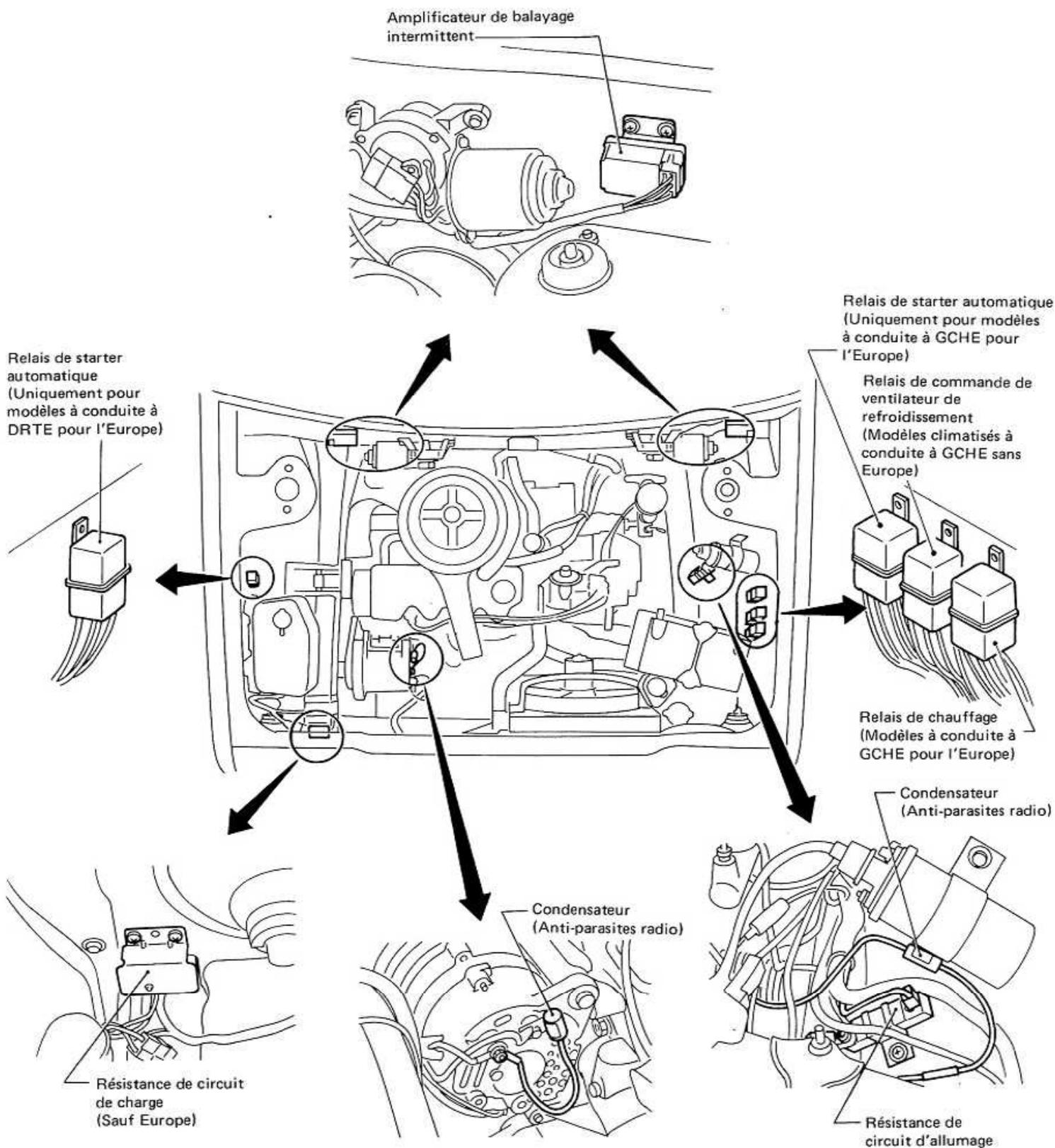
1. Débrancher la descente d'antenne au niveau de l'autoradio.
2. Débrancher le câble de masse.



SEL015D

IMPLANTATION DES ORGANES ELECTRIQUES

Compartiment Moteur

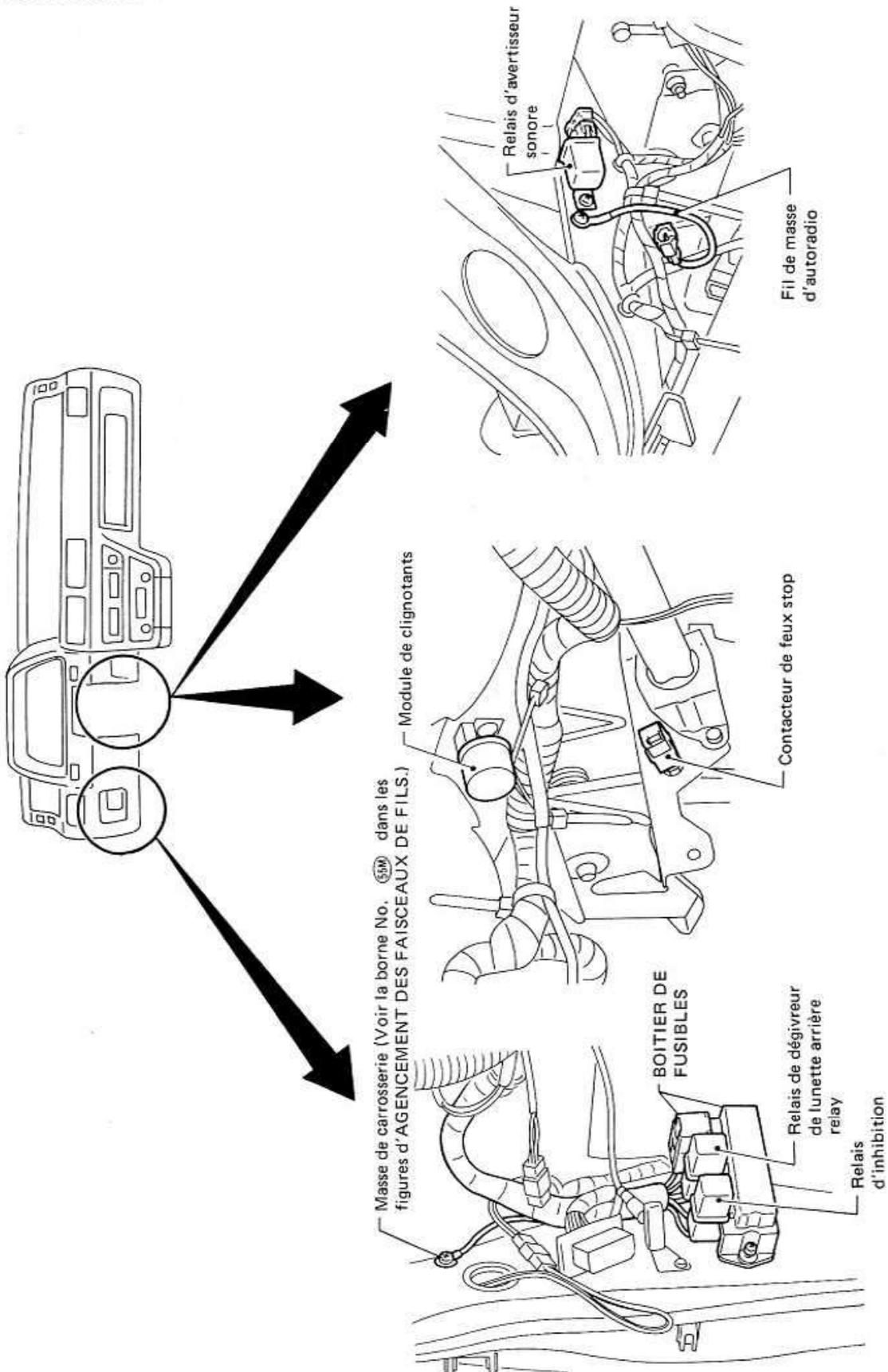


SEL016D

IMPLANTATION DES ORGANES ELECTRIQUES

Habitacle

MODELES A CONDUITE A GAUCHE

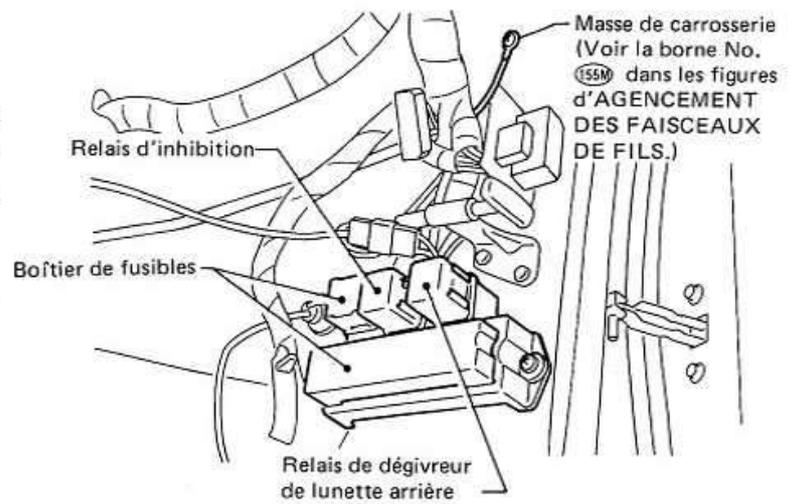
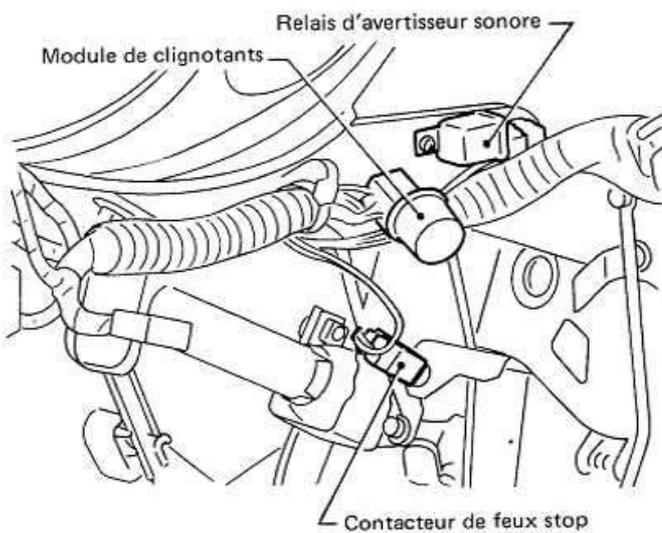
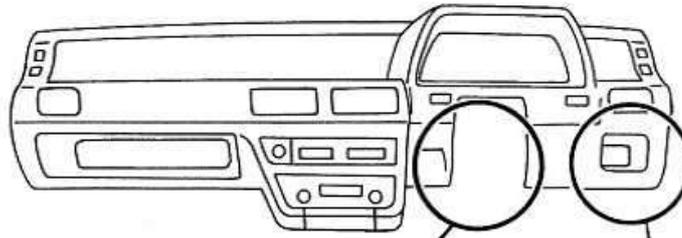


SEL017D

IMPLANTATION DES ORGANES ELECTRIQUES

Habitacle (Suite)

MODELES A CONDUITE A DROITE

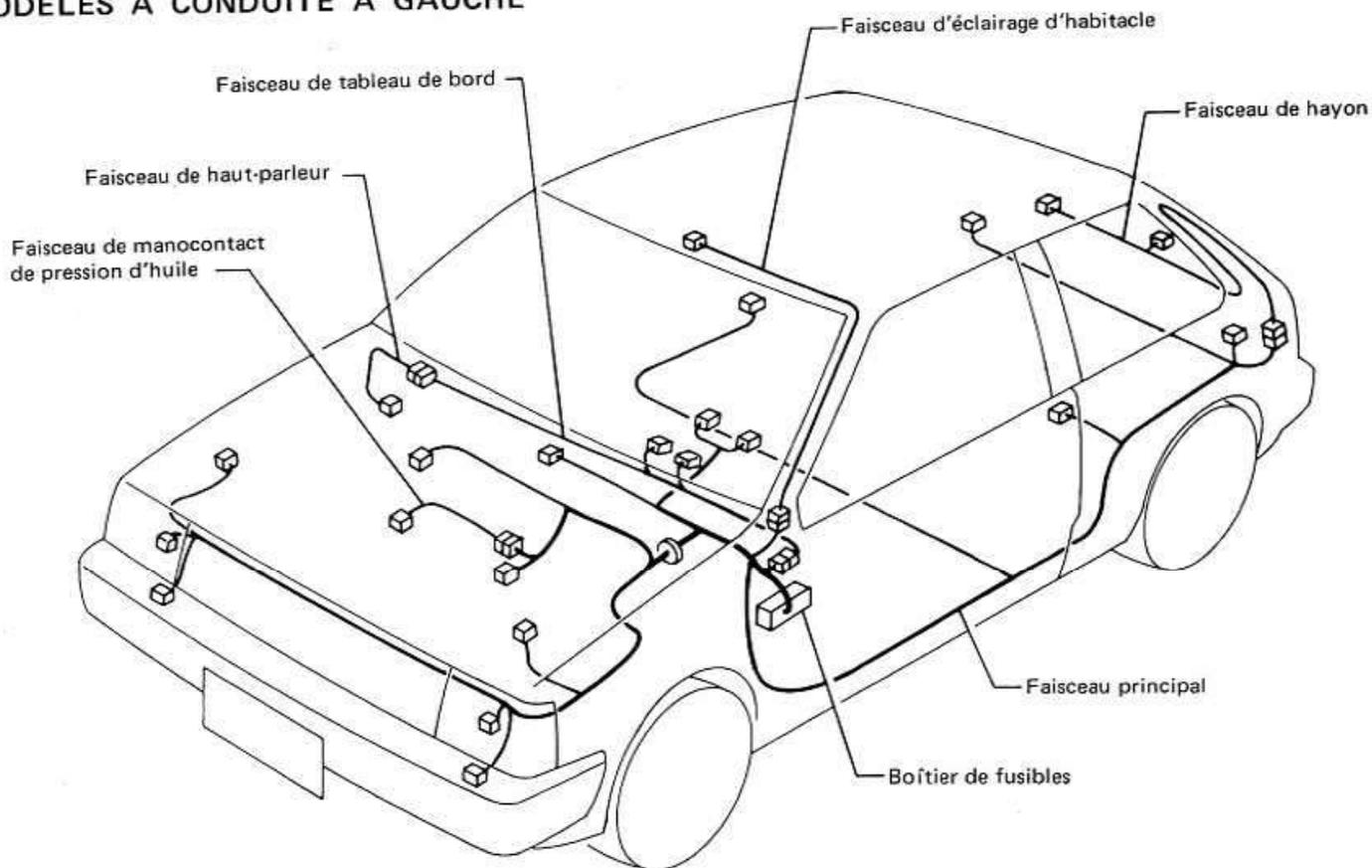


SEL018D

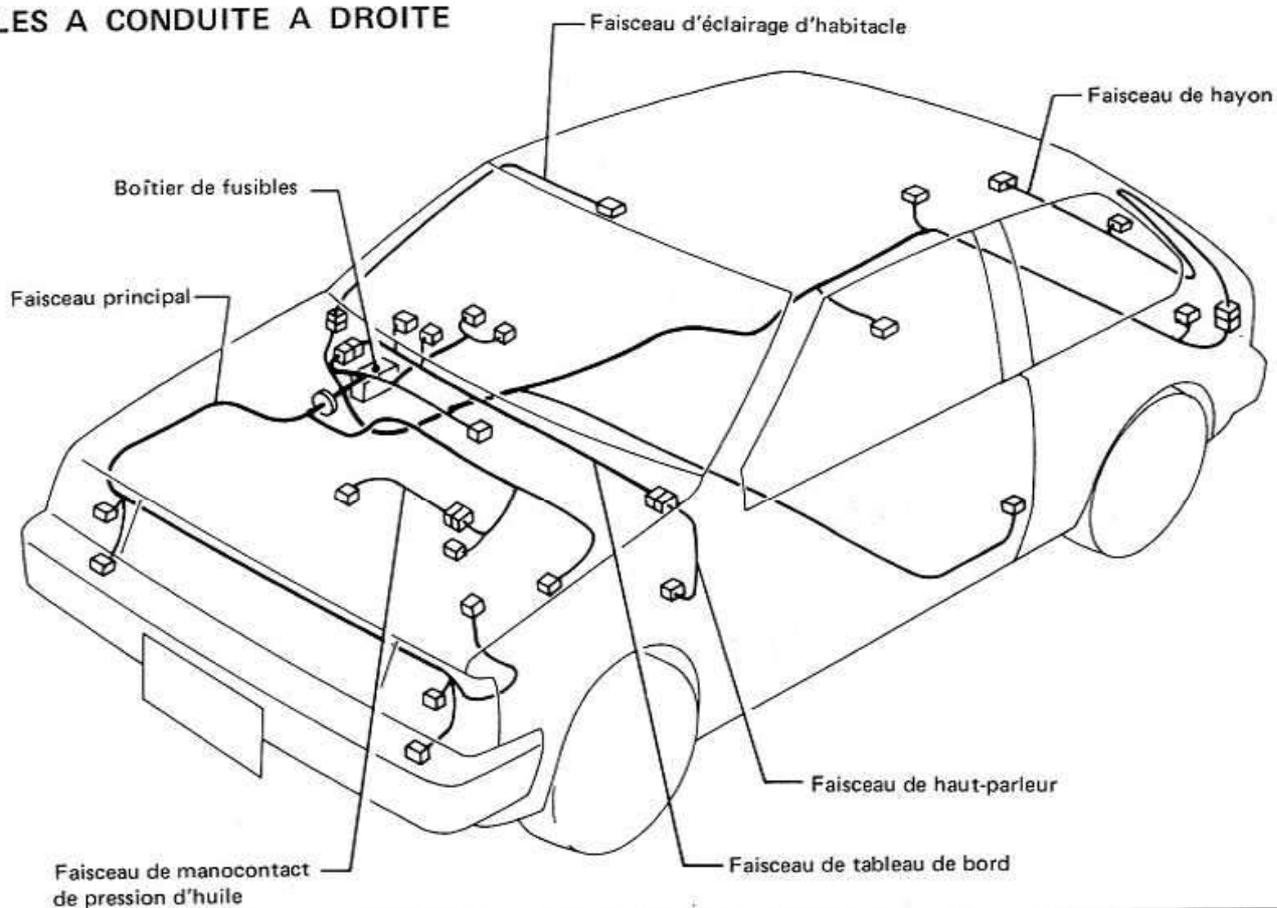
AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL

Vue Générale

MODELES A CONDUITE A GAUCHE



MODELES A CONDUITE A DROITE

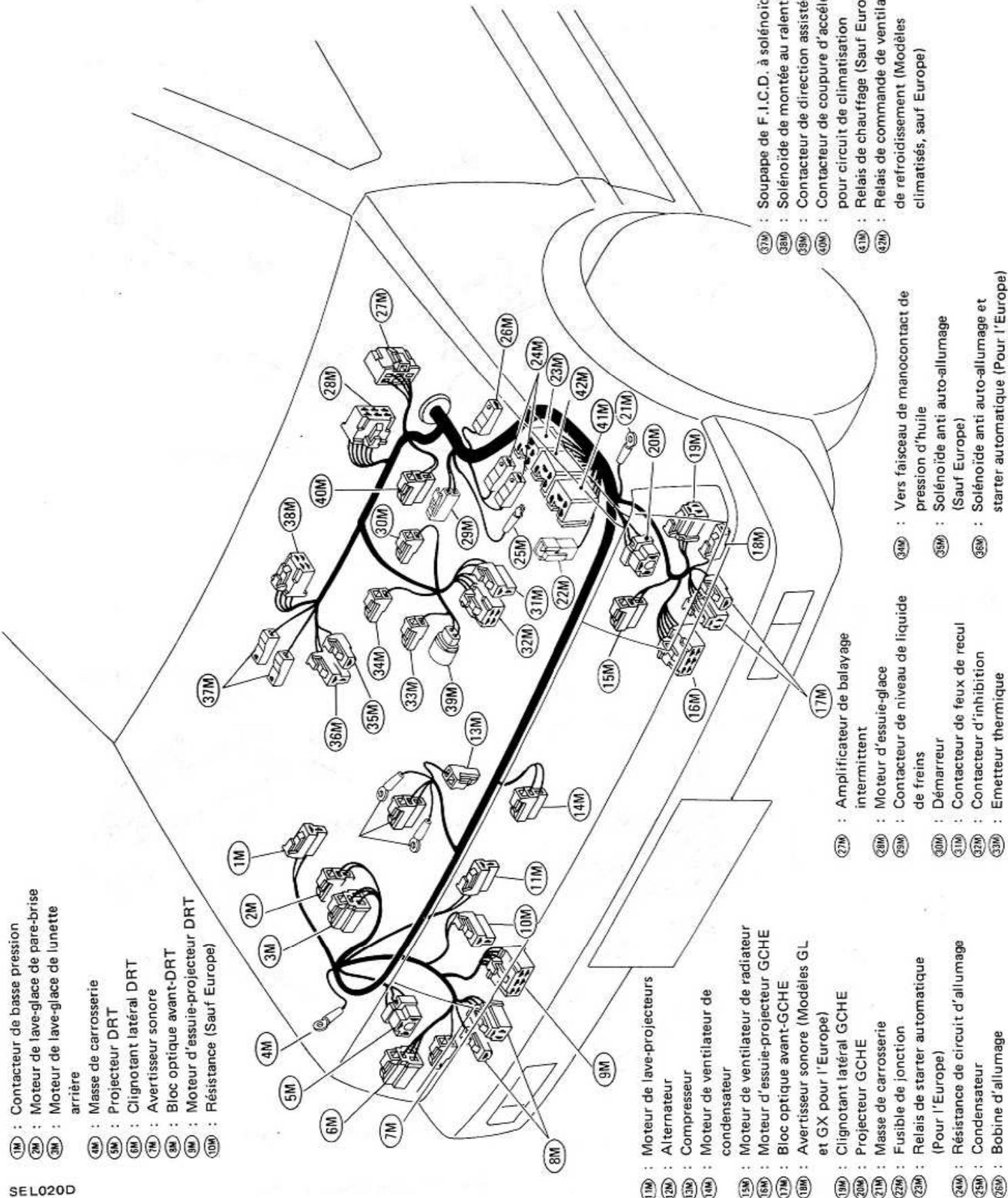


SEL019D

AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL

Faisceaux Principaux (Modèles à Conduite à GCHE)

COMPARTIMENT MOTEUR



- 1M : Contacteur de basse pression
- 2M : Moteur de lave-glace de pare-brise
- 3M : Moteur de lave-glace de lunette arrière
- 4M : Masse de carrosserie
- 5M : Projecteur DRT
- 6M : Clignotant latéral DRT
- 7M : Avertisseur sonore
- 8M : Bloc optique avant-DRT
- 9M : Moteur d'essuie-projecteur DRT
- 10M : Résistance (Sauf Europe)

SEL020D

- 11M : Moteur de lave-projecteurs
- 12M : Alternateur
- 13M : Compresseur
- 14M : Moteur de ventilateur de condensateur
- 15M : Moteur de ventilateur de radiateur
- 16M : Moteur d'essuie-projecteur GCHE
- 17M : Bloc optique avant-GCHE
- 18M : Avertisseur sonore (Modèles GL et GX pour l'Europe)
- 19M : Clignotant latéral GCHE
- 20M : Projecteur GCHE
- 21M : Masse de carrosserie
- 22M : Fusible de jonction
- 23M : Relais de starter automatique (Pour l'Europe)
- 24M : Résistance de circuit d'allumage
- 25M : Condensateur
- 26M : Bobine d'allumage

- 27M : Soupape de F.I.C.D. à solénoïde
- 28M : Solénoïde de montée au ralenti
- 29M : Contacteur de direction assistée
- 30M : Contacteur de coupure d'accélération pour circuit de climatisation
- 31M : Relais de chauffage (Sauf Europe)
- 32M : Relais de commande de ventilateur de refroidissement (Modèles climatisés, sauf Europe)

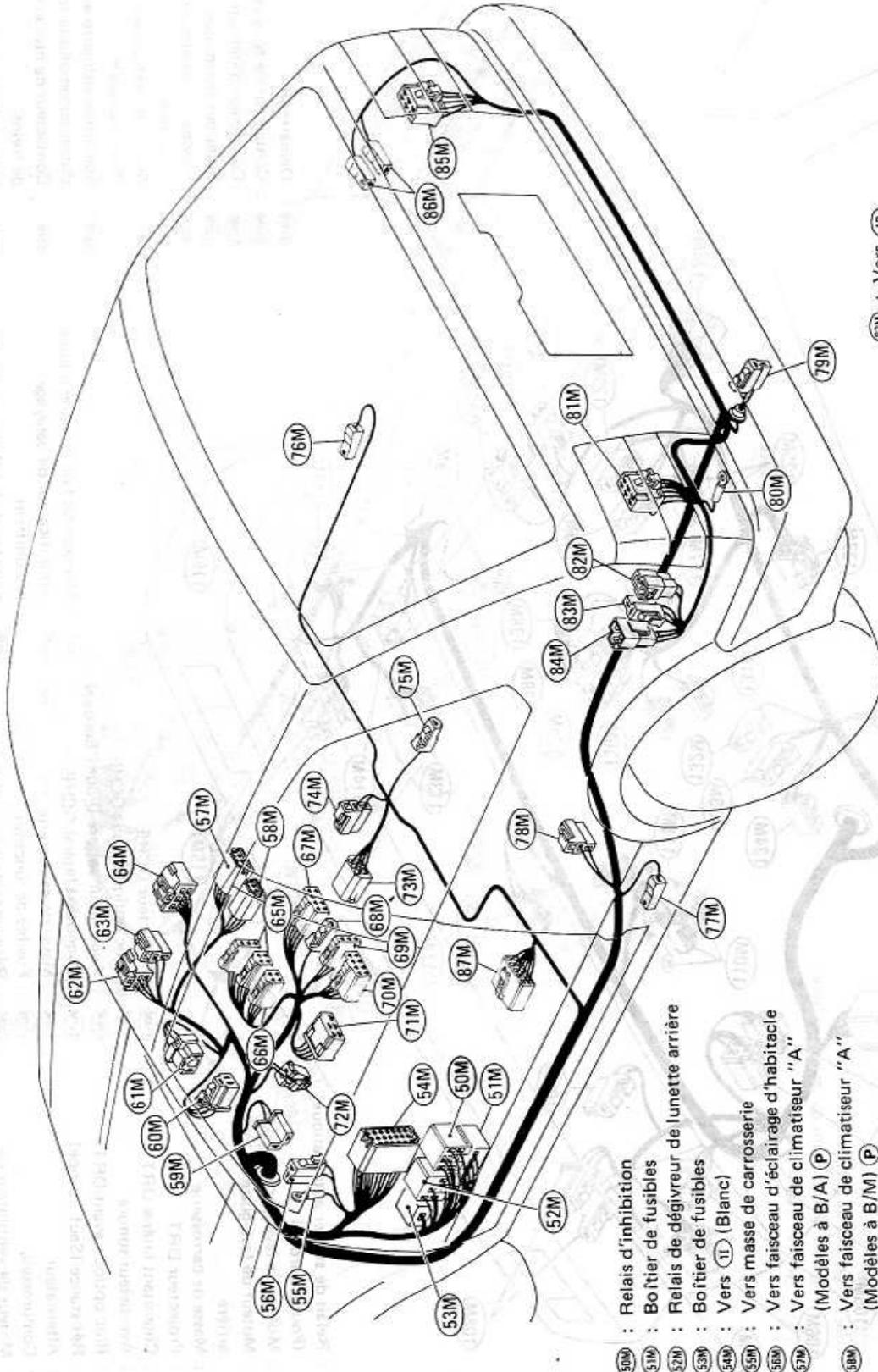
- 33M : Amplificateur de balayage intermittent
- 34M : Moteur d'essuie-glace
- 35M : Contacteur de niveau de liquide de freins
- 36M : Démarreur
- 37M : Contacteur de feux de recul
- 38M : Contacteur d'inhibition
- 39M : Emetteur thermique
- 40M : Vers faisceau de manoccontact de pression d'huile
- 41M : Solénoïde anti auto-allumage (Sauf Europe)
- 42M : Solénoïde anti auto-allumage et starter automatique (Pour l'Europe)

AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL

Faisceaux Principaux (Modèles à Conduite à GCHE) (Suite)

HABITACLE

COMPARTIMENT MOTEUR



- 50M : Relais d'inhibition
- 51M : Boîtier de fusibles
- 52M : Relais de dégivreur de lunette arrière
- 53M : Boîtier de fusibles
- 54M : Vers (I) (Blanc)
- 55M : Vers masse de carrosserie
- 56M : Vers faisceau d'éclairage d'habitacle
- 57M : Vers faisceau de climatiseur "A"
- (Modèles à B/A) (P)
- 58M : Vers faisceau de climatiseur "A"
- (Modèles à B/M) (P)
- 59M : Module de clignotants (P)(Y)
- 60M : Relais d'avertisseur sonore
- 61M : Module de clignotants (G)
- 62M : Résistance
- 63M : Moteur de soufflerie
- 64M : Contacteur de commande de chauffage
- 65M : Contacteur de feux de détresse (G)
- 66M : Contacteur de feux de détresse (P)(Y)
- 67M : Contacteur mixte (Essuie-glace et lave-glace)
- 68M : Contacteur mixte (Avertisseur sonore)
- 69M : Contacteur mixte (Clignotants)
- 70M : Contacteur mixte (Eclairage extérieur)

- 71M : Contacteur à clé
- 72M : Contacteur de feux stop
- 73M : Montre de bord
- 74M : Lampe-témoin de B/A
- 75M : Contacteur de frein de stationnement
- 76M : Contacteur de portière DRTE
- 77M : Contacteur de portière GCHE
- 78M : Module de jauge à carburant
- 79M : Anti-brouillard arrière (G)(P)
- 80M : Masse de carrosserie
- 81M : Bloc optique arrière-GCHE

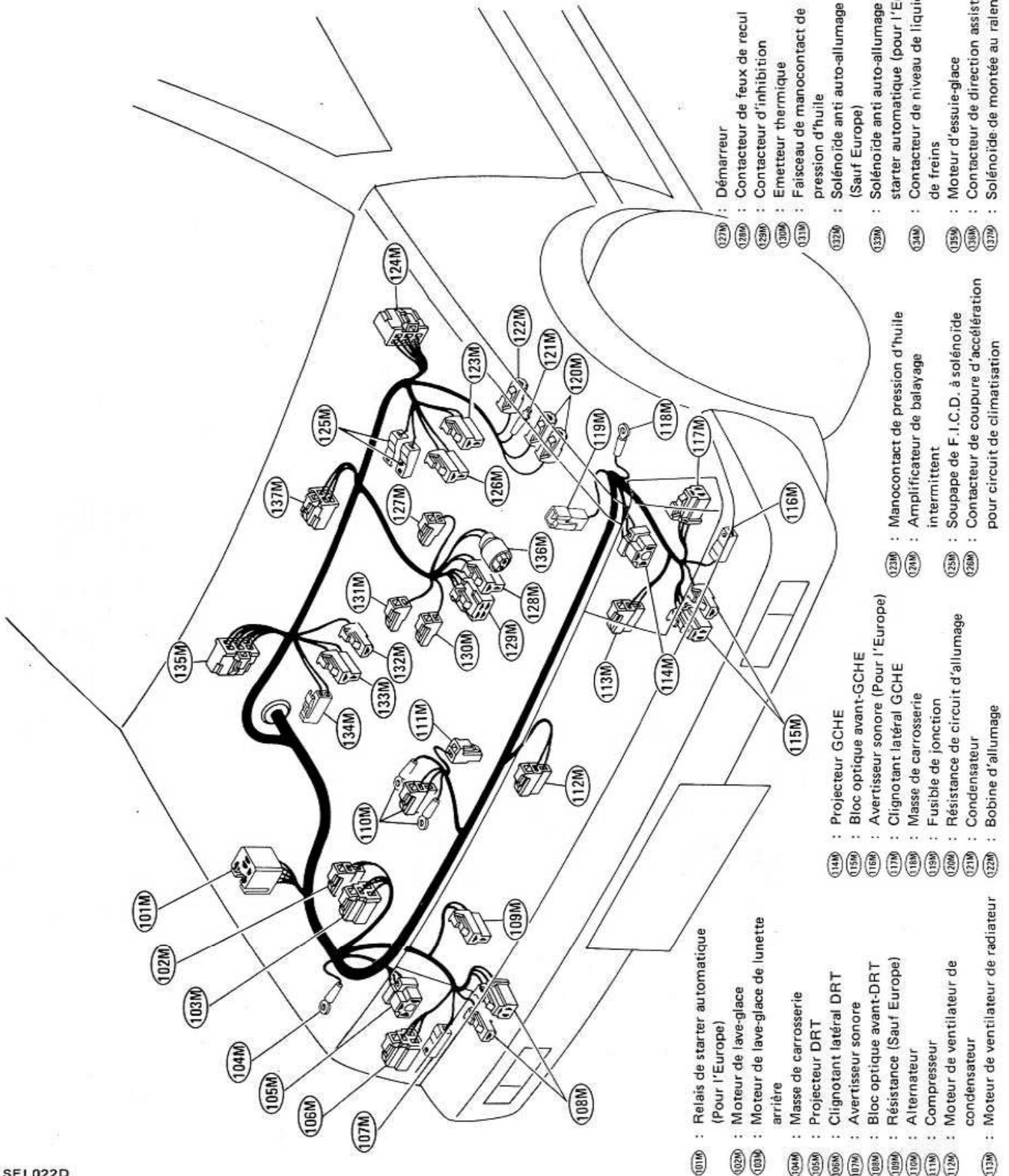
- 82M : Vers (IB)
 - 83M : Vers (2B)
 - 84M : Vers (3B)
 - 85M : Bloc optique arrière-DRT
 - 86M : Eclairage de coffre à bagages
 - 87M : Module détecteur de régime moteur
- (G) : Modèles à lettres vertes sur le couvercle de boîtier de fusibles
 (P) : Modèles à lettres roses sur le couvercle de boîtier de fusibles
 (Y) : Modèles à lettres jaunes sur le couvercle de boîtier de fusibles

SEL021D

AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL

Faisceaux Principaux (Modèles à Conduite à DRTE)

COMPARTIMENT MOTEUR

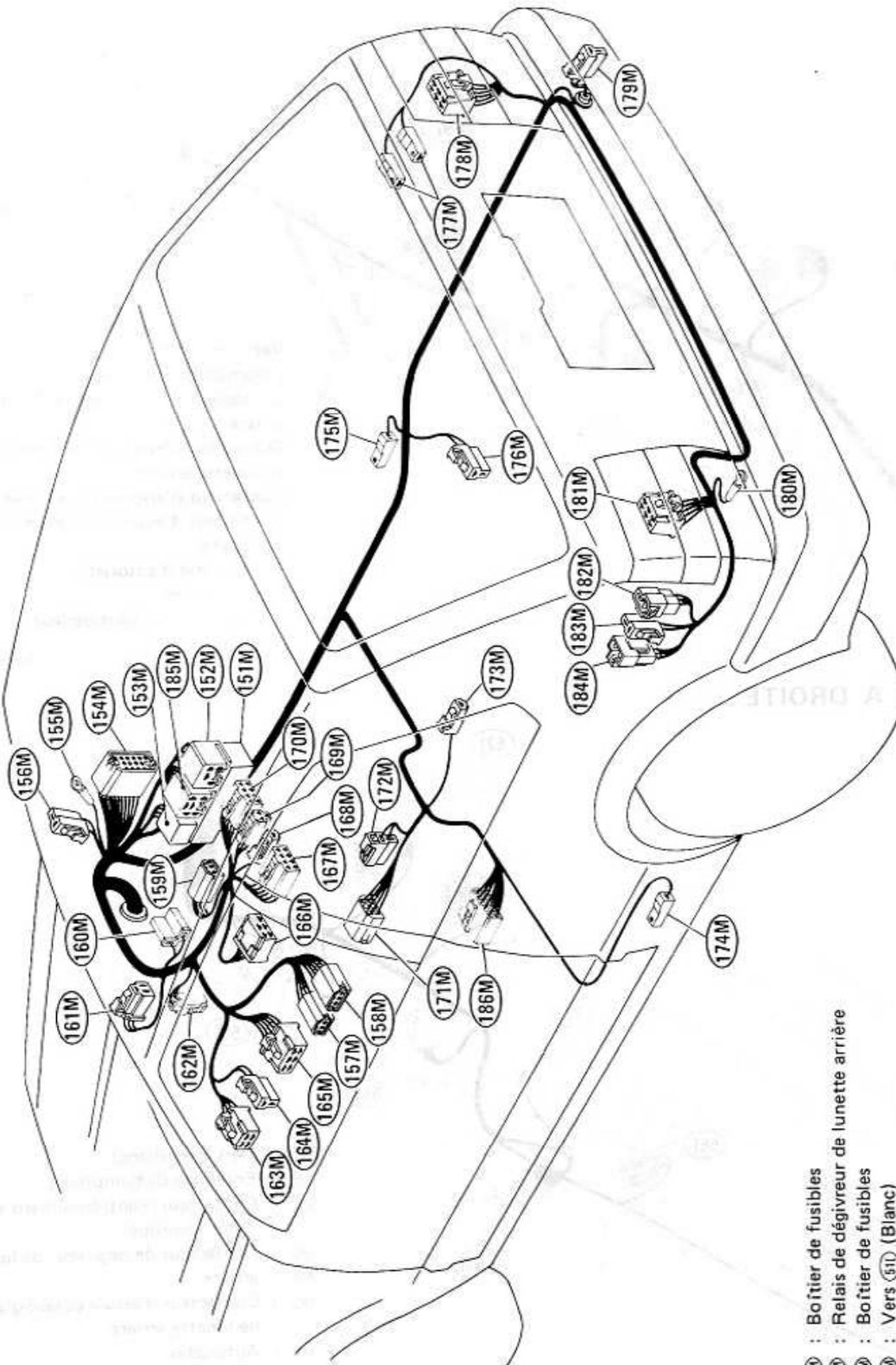


SEL022D

AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL

Faisceaux Principaux (Modèles à Conduite Adoite) (Suite)

HABITACLE



- (151M) : Boîtier de fusibles
- (152M) : Relais de dégivreur de lunette arrière
- (153M) : Boîtier de fusibles
- (154M) : Vers (31) (Blanc)
- (155M) : Vers masse de carrosserie
- (156M) : Vers faisceau d'éclairage d'habitacle
- (159M) : Vers faisceau de climatiseur (Modèles à B/M)
- (160M) : Vers faisceau de climatiseur (Modèles à B/A)
- (161M) : Contacteur de feux de détresse
- (162M) : Module de clignotants
- (163M) : Relais d'avertisseur sonore
- (164M) : Contacteur de feux stop
- (165M) : Résistance
- (166M) : Moteur de soufflerie
- (167M) : Contacteur de commande de chauffage

- (168M) : Contacteur à clé
- (169M) : Contacteur mixte (Essuie-glace et lave-glace)
- (170M) : Contacteur mixte (Avertisseur sonore)
- (171M) : Contacteur mixte (Clignotants)
- (172M) : Contacteur mixte (Eclairage extérieur)
- (173M) : Montre de bord
- (174M) : Lampe-témoin de B/A
- (175M) : Contacteur de frein de stationnement
- (176M) : Contacteur de portière DRTE
- (177M) : Contacteur de portière GCHE

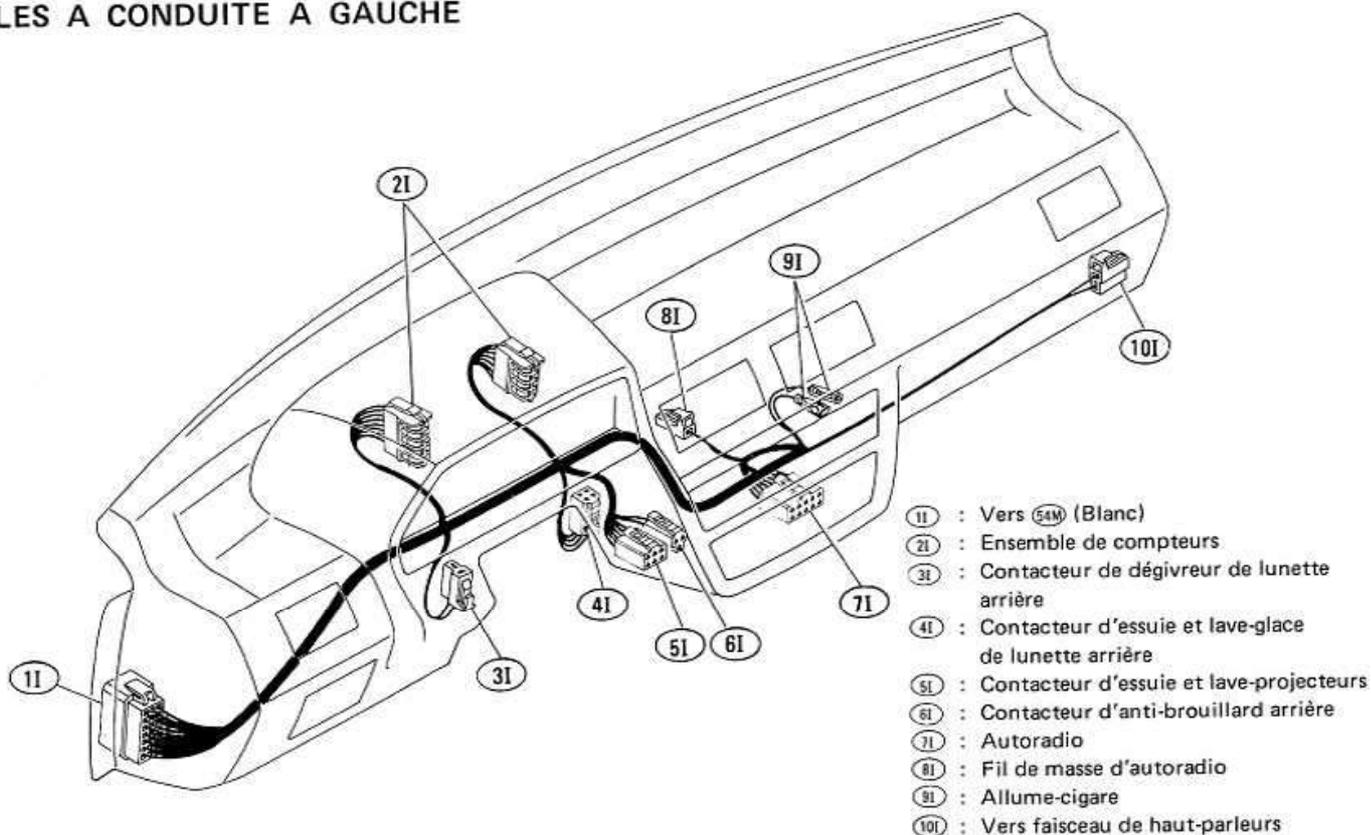
- (178M) : Module de jauge à carburant
- (179M) : Eclairage de coffre à bagages
- (180M) : Bloc optique arrière-DR T
- (181M) : Anti-brouillard arrière (Pour l'Europe)
- (182M) : Masse de carrosserie
- (183M) : Bloc optique arrière-GCHE
- (184M) : Vers (1B)
- (185M) : Vers (2B)
- (186M) : Vers (3B)
- (187M) : Relais d'inhibition
- (188M) : Module détecteur de régime moteur

SE L023D

AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL

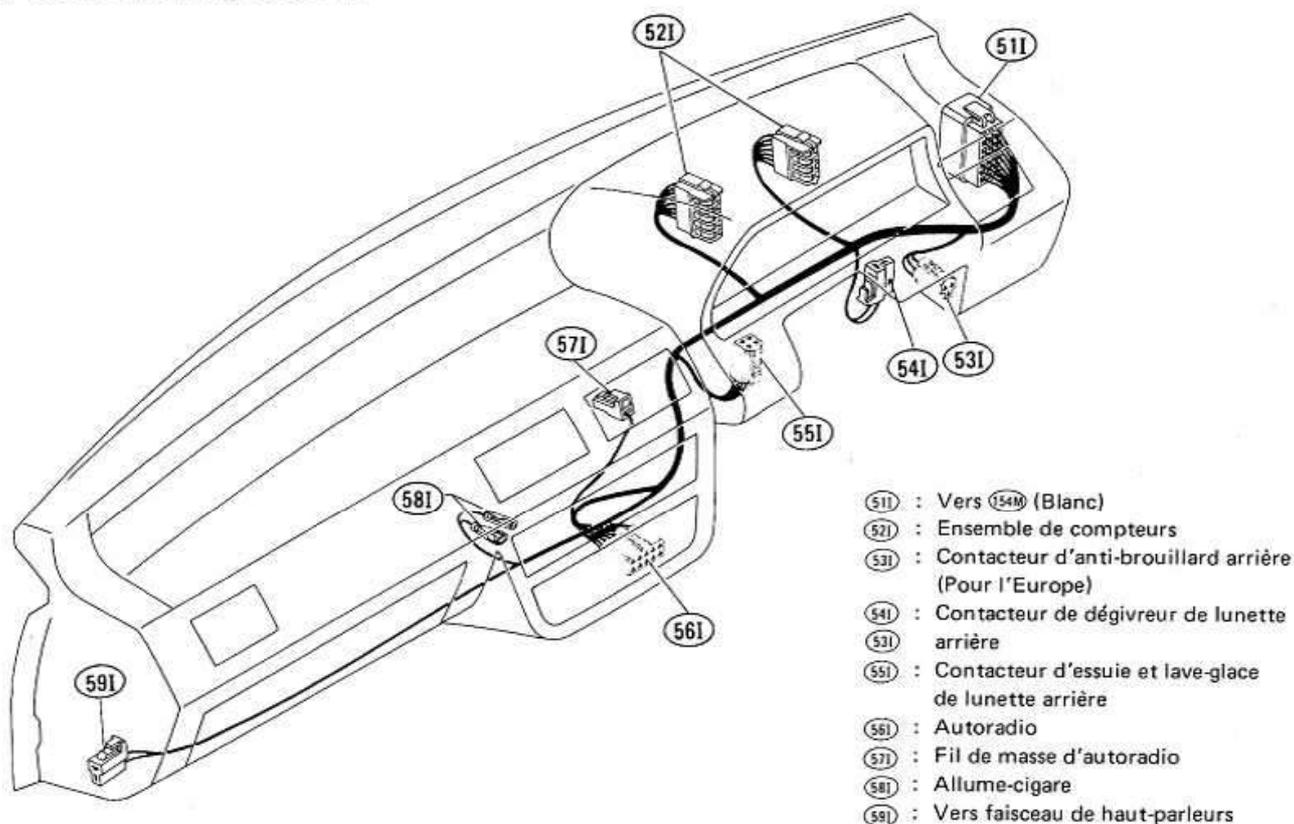
Faisceaux de Tableau de Bord

MODELES A CONDUITE A GAUCHE



SEL024D

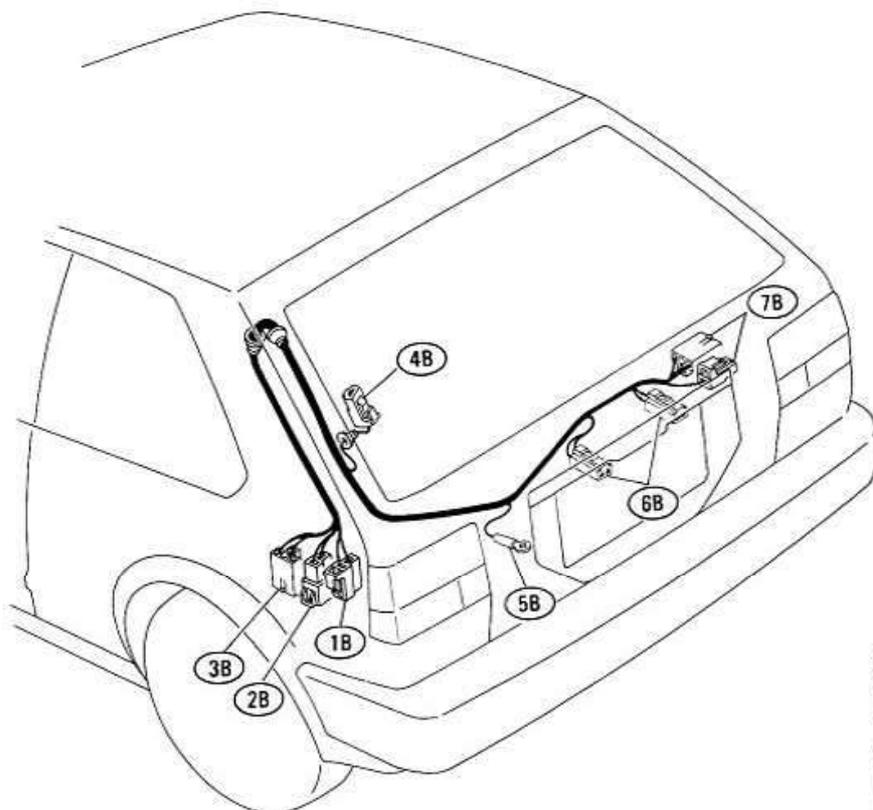
MODELES A CONDUITE A DROITE



SEL025D

AGENCEMENT DES FAISCEAUX DE FIL

Faisceau de Hayon

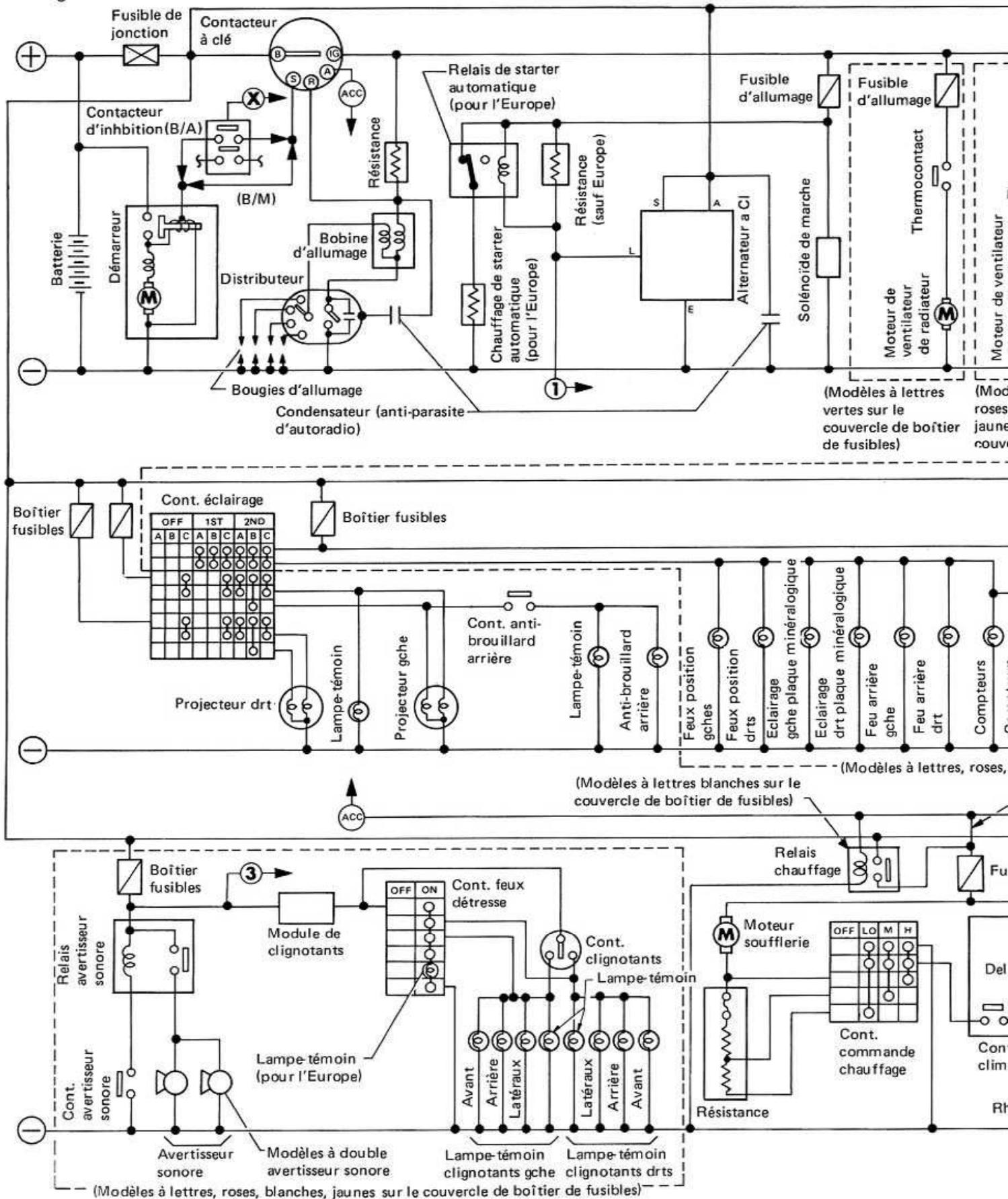


- 1B : Vers (82M) ou (82M)
- 2B : Vers (83M) ou (83M)
- 3B : Vers (84M) ou (84M)
- 4B : Dégivreur de lunette arrière
- 5B : Masse de carrosserie
- 6B : Eclairage de plaque minéralogique
- 7B : Moteur d'essuie-glace de lunette arrière

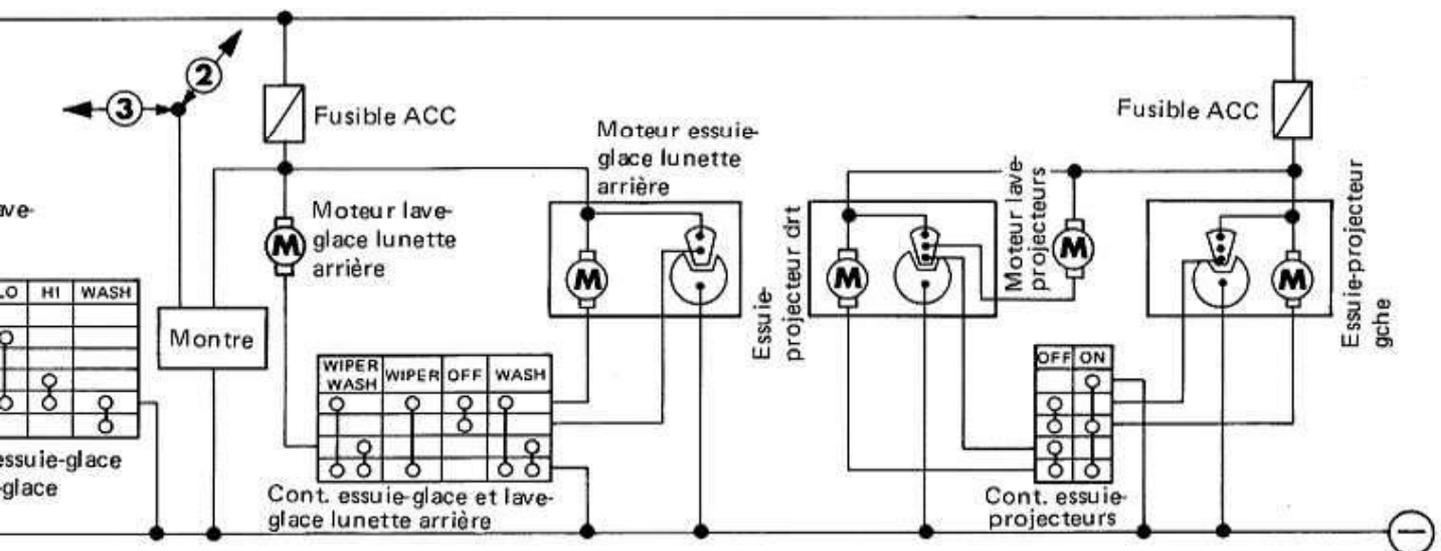
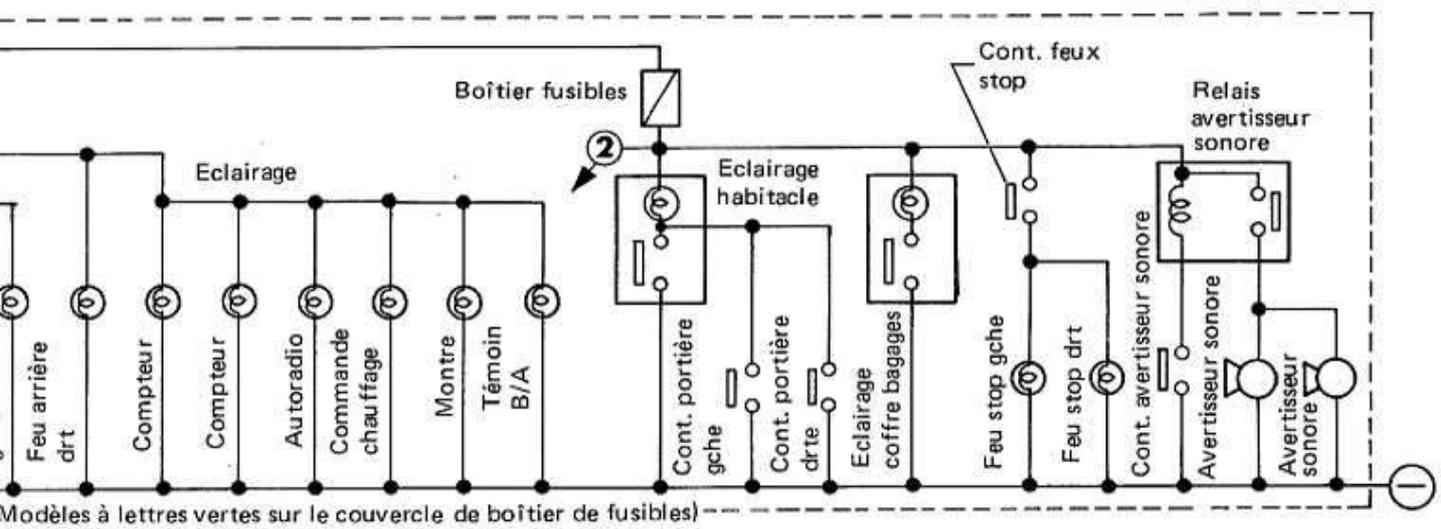
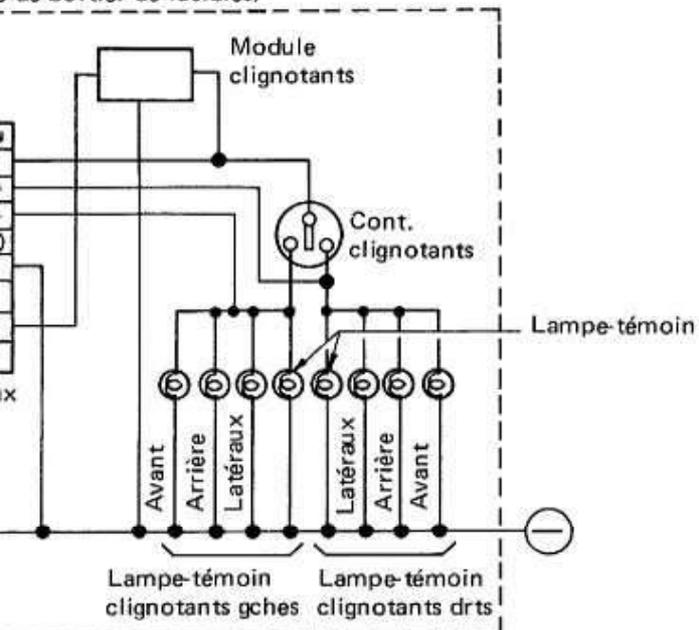
SEL026D

PLAN DE CIRCUIT (Série K10)

Le plan de circuit représente le circuit électrique complet de tous les modèles de la série K10. Pour plus de détails, se reporter aux schémas de câblage de la section EL.



lettres vertes sur
de boîtier de fusibles)





NISSAN MOTOR CO., LTD.

Export Service Department

Tokio, Japon

Z·ONE·DATSUN

Edition: Mars 1983
Imprimé: Mars 1983 (010060)
Numéro de Publication SM3F-0K10G0