

### SUPPRESSION D'UNE FUITE AU PALIER ARRIERE.

1. Vérifier la dépression régnant dans le carter.  
(voir Op. A. 220-0).

Si la dépression est inférieure au mini, vérifier l'état des clapets de reniflard. Les remplacer s'ils sont défectueux.

2. Effectuer un essai sur route, moteur chaud.  
Si la fuite existe toujours, il faut intervenir sur le moteur.

3. Déposer l'ensemble moteur B. V. (voir Op. A. 100-1). Désaccoupler la boîte de vitesses.

4. Déposer le volant moteur.

5. Dégager la bague d'étanchéité AR.  
Utiliser l'appareil MR. 3404-70 : percer deux trous  $\phi$  2 mm diamétralement opposés dans le joint. Visser les tiges de l'extracteur dans ces trous. Extraire le joint en vissant la vis centrale de l'extracteur.

6. Vérifier que la portée du vilebrequin recevant la bague ne porte ni trace de coups, ni rayure longitudinale.

REMARQUE : Ne jamais polir la portée du vilebrequin recevant la bague pour ne pas détruire la microturbine existant sur cette portée.

7. Monter la bague d'étanchéité :
  - Enduire l'alésage et la surface extérieure de la bague avec de la graisse (graisse à haut point de fusion).
  - Orienter le bord du caoutchouc de la bague vers l'intérieur du moteur.
  - Utiliser l'appareil de mise en place MR. 3754-10. Huiler le cône intérieur de l'appareil avec de l'huile moteur.
  - La bague doit désaffleurer de la partie arrière du carter de 0,3 mm.

REMARQUE : Ne monter que des bagues vendues par le Service des pièces détachées.

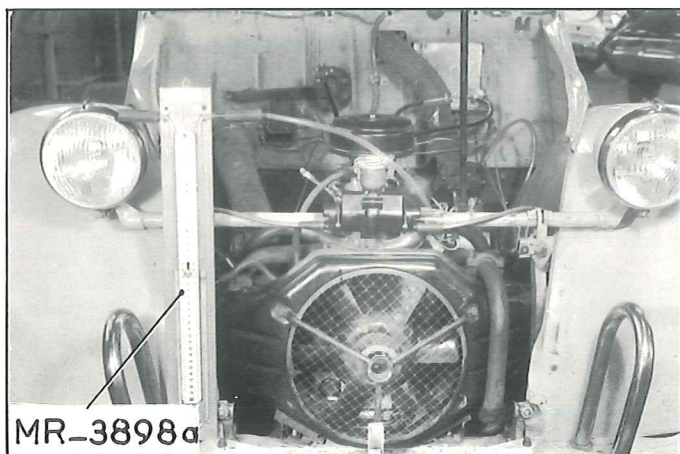
8. Monter le volant, serrer les vis à 3,8 m.Kg. (38 m/N). Pendant le serrage, immobiliser le volant à l'aide d'un tournevis passé entre deux dents de la couronne de démarreur.

REMARQUE : Il faut remplacer les vis de fixation du volant à chaque démontage.

9. Accoupler le moteur à la boîte de vitesses.
10. Poser l'ensemble moteur boîte de vitesses.  
(voir Op. A. 100-1).

## SUPPRESSION D'UNE FUITE AU PALIER AVANT.

*(Véhicules sortis avant Mars 1963, équipés d'une turbine de rejet d'huile.)*



11. Vérifier la dépression régnant dans le carter.  
(voir Op. A. 220-0).  
Si la dépression est inférieure au mini, vérifier l'état des clapets de reniflard. Les remplacer s'ils sont défectueux.  
Effectuer un essai sur route, moteur chaud.  
Si la fuite existe toujours, il faut intervenir sur le moteur.

12. Déposer la dynamo (1) (voir Op. A. 532-1).

13. Vérifier que le jeu latéral ou diamétral du vilebrequin n'est pas exagéré.

14. Vérifier à l'aide d'une cale de 5 mm de largeur qu'il subsiste un jeu minimum de 0,05 mm entre la turbine de rejet d'huile et l'alésage du carter, ceci tout autour de la turbine, sinon, déposer l'ensemble moteur boîte de vitesses (voir Op. A.100-1).

Désaccoupler la boîte de vitesses.

15. Démonter le moteur (voir Op. A. 100-3a).

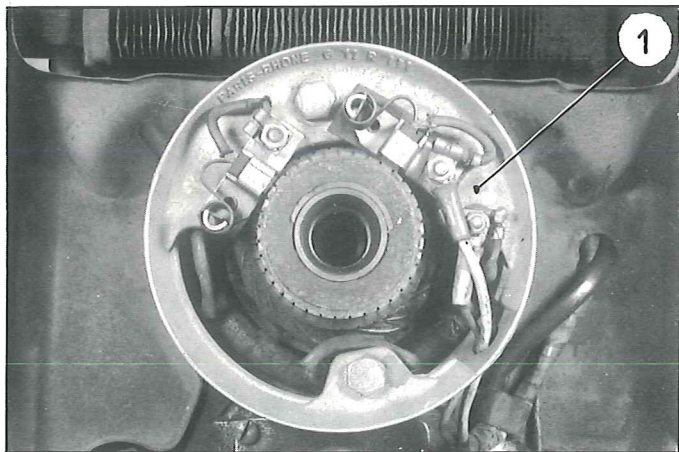
16. Vérifier le carter moteur : la turbine de rejet d'huile du vilebrequin ne doit pas laisser d'empreinte dans l'alésage du carter.  
Les demi-carter doivent être bien centrés par les deux vis rectifiées : l'une servant en même temps à la fixation du réfrigérateur, l'autre diamétralement opposée, à la partie inférieure arrière des carters. S'il y a des bavures dans l'alésage, les retirer soigneusement à l'aide d'un grattoir triangulaire.

17. Vérifier le vilebrequin entre pointes. Ne pas exagérer la pression des pointes, ce qui fausserait le vilebrequin. Si les flasques du vilebrequin n'ont pas tourné, la turbine doit «tourner rond». Dans le cas contraire, remplacer le vilebrequin. Vérifier le jeu du coussinet du palier AV. Un jeu excessif permet le contact de la turbine avec le carter et provoque une fuite d'huile.

18. Monter le moteur (voir Op. A. 100-3 a).

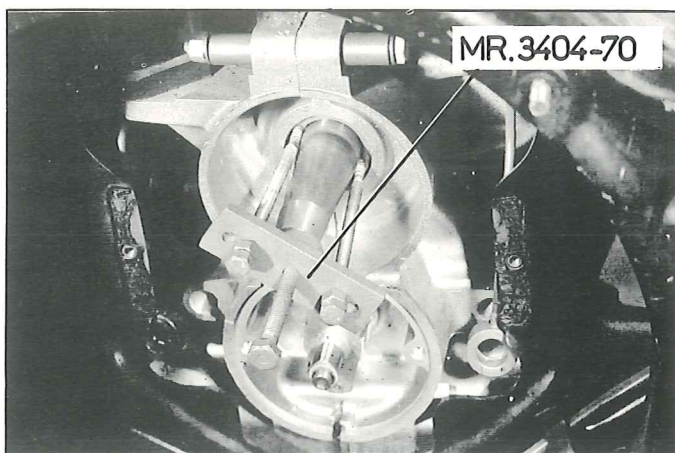
19. Accoupler le moteur à la boîte de vitesses.

20. Poser le moteur (voir Op. A. 100-1).



**SUPPRESSION D'UNE FUITE AU PALIER AVANT.**

*(Véhicules sortis depuis Mars 1963 équipés d'un joint Paulstra).*



21. Vérifier la dépression régnant dans le carter.  
(voir Op. A. 220-0).  
Si la dépression est inférieure au mini, vérifier l'état des clapets de reniflard. Les remplacer s'ils sont défectueux.  
Effectuer un essai sur route, moteur chaud.  
Si la fuite existe toujours, il faut intervenir sur le moteur.
  22. Déposer la dynamo (voir Op. A. 532-1).
  23. Vérifier que le jeu latéral ou diamétral du vilebrequin n'est pas exagéré.
  24. Dégager la bague d'étanchéité AV. Utiliser l'appareil MR. 3404-70.
    - Percer deux trous de  $\phi = 2$  mm diamétralement opposés dans le joint.
    - Visser les tiges de l'extracteur dans ces trous.
    - Extraire le joint en vissant la vis centrale de l'extracteur.
  25. Vérifier que la portée du vilebrequin recevant la bague ne porte ni trace de coups ni rayure longitudinale.
- NOTA : Ne jamais polir la portée du vilebrequin pour ne pas détruire la microturbine existant sur cette portée.
26. Enduire l'alésage et la surface extérieure de la bague avec de la graisse (graisse à haut point de fusion).
    - Orienter le bord du caoutchouc de la bague vers l'intérieur du moteur.
  27. Mettre la bague en place à l'aide d'un tube (tube  $\phi$  extérieur = 45 mm -  $\phi$  intérieur = 31 mm longueur = 100 mm).
- REMARQUE : Pendant l'opération de mise en place des bagues, veiller à ne pas détériorer la lèvre rectifiée du joint, ce qui entraînerait une fuite.
28. Poser la dynamo (voir Op. A. 532-1).