

NOTICE DE MONTAGE DU SURPRESSEUR SAPELEM SUR DS 21

---

TABLE DES PLANCHES

Page 1	Planche d'identification des pièces
Page 2	Figure 1
Page 3	Figure 2 et 3
Page 4	Figure 4, 5 et 6
Page 5	Figure 7, 8 et 9
Page 6	Figure 10, 11 et 12
Page 7	Gabarit n° 1 (Perçage couvercle de carburateur)
Page 8	Gabarit n° 2 (Contacteur plancher) Gabarit n° 3 (Interrupteur à clé)
Page 9	Gabarit n° 4 (Perçage filtre à air) Gabarit n° 5 (Perçage renfort d'air après SEPTEMBRE 1967)
Page 10	Tableau I
Page 11	Nomenclature des pièces
Page 18	Schéma électrique de sécurité

- CONSEILS DE MONTAGE -

Ce kit contient toutes les pièces nécessaires à l'adaptation d'un surpresseur sur un véhicule Citroën série D en bon état d'origine (moteur et réglages non modifiés), ayant parcouru au moins 5000 kms.

Les pièces qui pourraient être trouvées défectueuses (bougies, vis platinées, pointeau, poussoir de pompe à essence) ne sont pas fournies dans le kit (indiquées dans la notice NF = non fournies) et sont à la charge du client.

Le surpresseur est livré :

- Equipé du balai d'alimentation électrique (serrage 1 m.kg maxi),
- Equipé de l'électrovanne d'enrichissement munie de sa vis d'alimentation et des 2 joints fibre,
- PLEIN D'HUILE EFFECTUE : environ 100 cm<sup>3</sup> d'huile SAE 10.

ATTENTION : Les jeux internes du surpresseur sont très faibles et l'appareil ne supporte pas sans détérioration l'ingestion de corps étrangers. En cas de démontage, veiller tout particulièrement à boucher correctement les ouvertures du surpresseur et à ne les déboucher qu'au dernier moment avant de les raccorder.

TEMPS MOYEN DE MONTAGE : Mécanique = 7 heures  
Hydraulique = 8 heures

---

I - PREPARATION DU MOTEUR

\_\_\_ 1. Verrouiller le capot (tige en U,  $\phi$  7, longueur 120 mm)

\_\_\_ 2. Poser des housses de protection (ailes et siège AVG)

\_\_\_ 3. SUR HYDRAULIQUE

- Desserrer la vis de joncteur. Faire tomber la pression. Resserrer la vis.

- Pomper sur les freins jusqu'à ce que la pression tombe complètement (au-delà de l'allumage de la lampe rouge).

- Embrayer (commande auxiliaire d'embrayage à droite sous le tableau de bord).

\_\_\_ 4. DEBRANCHER LA BATTERIE

\_\_\_ 5. Nettoyer le moteur si nécessaire.

\_\_\_ 6. Déposer le couvercle de filtre à air et son tube de raccordement au carburateur en laissant l'embout métallique sur le tube de vapeurs d'huile avec son collier.

\_\_\_ 7. JUSQU'A AVRIL 1967

- Tourner d'un quart de tour vers la droite, le tube de retour de vapeurs d'huile à l'admission (desserrer le collier inférieur si nécessaire).

7. APRES AVRIL 1967

- ✂ - Débrancher le raccord trois voies en nylon du tube horizontal de reniflard.
- ✂ - Déposer l'embout sur pipe d'admission muni du tube caoutchouc horizontal sans enlever le collier (11 sur plats),
- ✂ - Le remplacer par une vis de 7 x 10 munie de 3 joints fibre (11 sur plats),
- ✂ - Boucher la petite branche du raccord avec l'obturateur plastique rouge marqué 92, réf. 5.44003,
- ✂ - Décaler le tube caoutchouc supérieur sur le Té d'un quart de tour vers la droite par rapport à la position d'origine,
- ✂ - Enfiler le côté noir le plus court de la rallonge 3.44001 sur le raccord métallique d'origine, le décalage de l'extrémité libre tourné vers l'avant. Serrer avec un collier MINUS GT (collier marqué GT).

8. APRES SEPTEMBRE 1968

- Dévisser la patte support de tube d'eau de chauffage sur la cloison à l'arrière du moteur. Refermer cette patte et la reposer en descendant le tube, qui doit se trouver plus bas que la vis au lieu d'être au-dessus.

- ✂ — 9. Desserrer la dynamo ou l'alternateur, enlever la courroie avant et laisser l'appareil repoussé à fond vers le moteur.

~~9~~ 10. SUR HYDRAULIQUE

- Déposer la patte support de fils de bobine.

Voir figure 2 : débrancher les deux tubes hydrauliques du raccord fixé sur le bloc de commande de vitesses. Déposer ce raccord et le retourner en remontant sur le même goujon la patte support de fil de bobine. Déformer les 2 tubes pour pouvoir les remonter dans le raccord sans forcer. Il faut, pour cela, débobiner une partie des spires en B sur la figure 2 (Attention, maintenir l'extrémité inférieure du tube arrière pour ne pas le casser à la soudure en A sur figure). Rebrancher les tubes sur le raccord.

SUR HYDRAULIQUE APRES FEVRIER 1968

Débrancher la canalisation hydraulique sortant horizontalement de l'arrière droit du correcteur centrifuge (pour la ramener à l'avant du correcteur comme sur les modèles avant février 1968). Déposer l'axe de tendeur de correcteur et le remplacer par la vis 7 x 60. Déposer l'écrou du collier inférieur sur carter d'embrayage. Déformer la canalisation pour la refixer à l'avant sur les deux vis d'extrémité de tendeur. Rebrancher la canalisation, resserrer les vis de tendeur.

- ← 11. Déposer la pompe à essence d'origine et le tube de liaison au carburateur.
- 12. Vérifier la longueur du poussoir de pompe (NF) qui doit être conforme à la norme Citroën d'origine (calibre 3087 T). Si vous ne possédez pas ce calibre, le poussoir,
- . en position basse : ne doit pas rentrer dans la plaque isolante,
  - . en position haute : ne doit pas sortir de plus de 3,48 mm.

METTRE IMPERATIVEMENT LE POUSSOIR LE PLUS LONG REpondant A CES CONDITIONS, sinon on risque des emuis graves par défaut d'alimentation en essence.

- ~~X~~ 13. Contrôler la hauteur d'huile sur la jauge. La noter.  
Déposer le puits de jauge (17 sur plats).
- ~~X~~ 14. Déposer, à la pince, l'embout de purge d'essence sous tubulure d'admission. Le remplacer par une vis de 6 x 20 vissée sur 10 mm et collée à la Loctite bleue ou avec un produit d'étanchéité. (Embout caoutchouc)
- ~~X~~ 15. Dégraisser l'extrémité supérieure du puits de jauge, particulièrement l'intérieur. Le remonter en le tournant à fond en sens inverse des aiguilles d'une montre.

SUR HYDRAULIQUE : Enfiler une tige de  $\varnothing$  9 mm dans la partie supérieure du puits et déformer celui-ci vers l'intérieur de la voiture, de façon à ce que la jauge rallongée réf. 3.71002 et la rallonge de puits réf. 4.71003 passent sans toucher au bloc de commande de vitesses dans la boucle de la canalisation de correcteur de ralenti. Vérifier avec la rallonge et la jauge rallongée en place.

SUR MECANIQUE : Même opération que ci-dessus de façon à ce que la jauge rallongée dégage la bobine quand on sort la jauge.

- ~~X~~ 16. Déposer le couvercle du carburateur, le flotteur.  
Nettoyer la cuve et le couvercle.  
Vérifier les gicleurs et remettre éventuellement les gicleurs d'origine.  
Vérifier l'état du pointeau, le changer si nécessaire (NF).

- ✓ 17. Percer dans le couvercle de carburateur un trou  $\phi$  7,2 d'après le gabarit n° 1 (à découper ou à reporter).
- ✓ 18. Equiper le couvercle de l'ajutage réf. 4.51002 et de l'écrou plat de 7 en interposant du Métolux pour l'étanchéité. Vérifier le libre passage du flotteur par rapport à l'ajutage. Mettre à sécher au chaud (en étuve, sur un radiateur ou au voisinage d'une ampoule électrique).
- ✓ 19. Enduire l'extrémité inférieure de la rallonge de puits de jauge d'un cordon de Métolux.  
L'enfiler dans le puits d'origine en même temps que la jauge rallongée.  
Vérifier que la hauteur d'huile sur la nouvelle jauge est identique à celle d'origine.  
Laisser sécher avec la jauge en place.

— 20. APRES SEPTEMBRE 1968

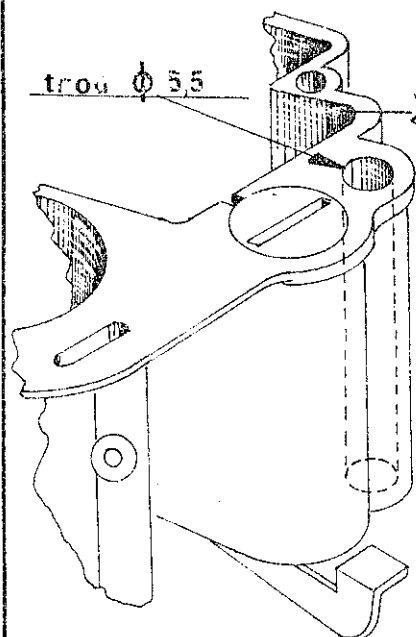
Ne pas toucher au gicleur de ralenti.

AVANT SEPTEMBRE 1968

Déposer le gicleur de ralenti secondaire (côté gauche).

Le remplacer par le gicleur fourni dans le kit (vérifier sur le tableau I).

Vérifier le serrage des deux gicleurs de ralenti.



21. Déposer la commande de pompe de reprise (tige de commande plate en U, ressort, piston et plaquette de retenue laiton).
- Arracher du corps de carbu la bague laiton fendue pour le passage de la tige.
  - Faire déboucher le trou de passage de la tige en perçant au  $\varnothing$  5,5 vers le bas du corps du carburateur (croquis ci-contre).
  - Remplacer la bague laiton par la bague réf. 4.51005 à emmancher à force, au maillet, dans le corps.
  - Remonter la tige de commande modifiée réf. 4.51004.1 avec le piston, le ressort et la plaquette de retenue. Vérifier le libre coulissement.

22. SUR HYDRAULIQUE

Vérifier le serrage des deux écrous de fixation de correcteur de ralenti sur le carburateur.

23. Démonter les écrous AVD et ARG de fixation carbu (clé 3081 T Fenwick) (figure 3). Les remonter après avoir enlevé les rondelles plates et intercalé les pattes réf. 4.43008 à l'avant et 4.43009 à l'arrière.
- Laisser un espace de 3 mm environ entre l'extrémité de la patte AV et la paroi du carbu pour pouvoir passer le ressort entre les deux (figure 3).
24. Brancher le tube enrichisseur réf. 3.51961 sur l'ajutage carbu.
- Monter un collier MINUS PM et serrer. (Si nécessaire, déformer à la pince le collier mis en place pour qu'il serre le tube uniformément).

- ~~25.~~ 25. Coller à la Loctite Autoform, fournie dans un flacon de verre, sur le couvercle de carbu, un joint percé pour l'ajutage. Veiller à ne mettre qu'un fin filet de Loctite sur l'extérieur de la portée et à ne pas boucher les canalisations.
- Remonter le pointeau et le flotteur.
  - Vérifier le niveau de cuve et régler s'il y a lieu (voir tableau I).
- ~~26.~~ 26. Monter le couvercle sur le carbu à la Loctite Autoform. Même remarque que précédemment, ne pas obturer les canalisations. Bien serrer les vis. Rebrancher le starter, vérifier son fonctionnement.
- ~~27.~~ 27. Enrouler le ruban collant stocké autour du flacon de Loctite Autoform aux deux extrémités de la durite de refoulement d'essence récupérée sur la pompe d'origine. Monter cette durite sur la pompe Guiot réf. 4.51001 avec un collier MINUS GM (vert ou rouge). Monter également sur l'embase de la pompe le tube de mise en pression réf. 3.51948 à serrer avec un collier MINUS PM (nickelé).
- ~~28.~~ 28. Enfiler l'extrémité libre de la durite de refoulement d'essence sur l'embout du carbu. Mettre la pompe en place. Approcher les écrous simultanément et les serrer à un couple de 2,1 à 2,8 m.kg. Mettre un collier MINUS GM (vert ou rouge) sur le tube refoulement au niveau du carbu et serrer.
- ~~29.~~ 29. Retendre la courroie de dynamo ou d'alternateur. Resserrer les vis AV, AR et de tendeur.

- ~~X~~ 30. Déposer le faisceau d'allumage complet, les bougies, le peigne de maintien du faisceau.
- 31. Vérifier les bougies. Ne monter que les bougies indiquées dans le tableau I (IMPERATIF) qui doivent être remplacées tous les 5000 kms. Si le kilométrage des bougies n'est pas connu, en remonter des neuves (NF).
- ~~X~~ 32. Modifier la forme du support de peigne (figure 4). Le remonter. Il ne doit pas gêner l'accès aux bougies.
- ~~X~~ 33. Tourner l'allumeur d'un quart de tour dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Sur Ducellier, si nécessaire, retourner le condensateur pour qu'il évite le tuyau de chauffage. Si le fil d'allumeur est trop court, tourner la bobine d'un quart de tour pour rapprocher le plot rup. de l'allumeur.
- ~~X~~ 34. Enlever le couvercle de l'allumeur.  
Vérifier l'état et l'écartement des vis platinées, recalibrer l'allumage (Pige  $\emptyset$  6).

APRES SEPTEMBRE 1968 :

Enlever environ 2 à 3° d'avance par rapport au calage d'origine, soit environ 2 à 3 mm de course au niveau de l'écrou de serrage du levier sur boîtier d'allumeur.

- ~~X~~ 35. Modifier le faisceau d'allumage.  
Mettre de côté les fils n° 2 et 3 et le fil de bobine qui ne sont pas réutilisés.

- Garder le fil n° 1 pour le cylindre n° 1.
- Prendre le fil n° 4, lui mettre la marque n° 3 pour le cylindre n° 3.
- Prendre pour les cylindres n° 2 et 4 et pour la bobine les nouveaux fils fournis.
- Disposer les fils avec les 2 anneaux de caoutchouc comme indiqué figure 5.
- Rebrancher le faisceau sur le couvercle (figure 6).
- Reposer l'ensemble sur le moteur (même figure pour disposition des fils dans le peigne).
- Décaler les anneaux de caoutchouc pour que la patte de levage moteur bute sur un anneau caoutchouc et non sur les fils du faisceau.

SUR HYDRAULIQUE : Passer le fil de bobine dans la patte refixée sur le bloc de changement de vitesses.

- 36. Fixer le fil de masse réf. 3.61007 sur la pompe à eau (goujon de tendeur d'alternateur).
- \_\_\_ 37. Monter la sangle réf. 3.71001 pour éviter que la courroie du surpresseur puisse détériorer les canalisations hydrauliques (figure 7).
- \_\_\_ 38. Percer dans le plancher, sous l'accélérateur, deux trous  $\varnothing$  2,8 (gabarit de perçage n° 2).
- \_\_\_ 39. Fixer le contacteur sur sa cale dans ces deux trous avec les vis Parker 3,5 x 31,7. Faire sortir la gaine à droite du contacteur. Le contacteur doit entrer en action à l'ouverture totale du deuxième corps ou au-delà, sinon on risque des ennuis par sur-

pression excessive entre le surpresseur et les papillons.

Vérifier que le contacteur ne se bloque pas quand on relâche l'accélérateur après l'avoir enfoncé.

- \_\_\_\_\_ 40. Percer un trou  $\varnothing$  14 dans le coin gauche de la tôle d'habillage inférieure du tableau de bord (gabarit n° 3).
- Fixer, dans ce trou, le contacteur à clé DAV pour que la clé soit de préférence verticale lorsque le contact est mis. Faire cheminer la gaine venant du contacteur plancher dans l'angle et derrière le tube de chauffage pour dissimuler les fils.
- \_\_\_\_\_ 41. Retirer l'obturateur situé sous le tableau de bord à droite de la plaque support de frein de parking.
- Le remplacer par le passe fil réf. 5.61963.
  - Enfiler un fil de fer dans ce passe fil et le faire ressortir.
    - . SUR HYDRAULIQUE : par le trou prévu pour le passage du frein de mécanique.
    - . SUR MECANIQUE : par le trou de tirette de capot gauche.
  - Accrocher les deux extrémités libres du faisceau au fil de fer à l'intérieur de l'habitacle et tirer sous le capot. ATTENTION : ne pas faire sauter le passe fil qui tombe dans un caisson fermé.
  - Faire passer les fils en arrière du support milieu du chauffage.
  - Brancher le fil n° 2 sur la borne + bat. de la bobine.

\_\_\_\_\_ 42. Rebrancher la batterie.

\_\_\_\_\_ 43. SUR HYDRAULIQUE

Débloquer l'embrayage (commande auxiliaire sous tableau de bord).

\_\_\_\_\_ 44. Mettre le moteur en route. Vérifier les étanchéités hydrauliques en freinant. Arrêter.

\_\_\_\_\_ 45. Débrancher la batterie.

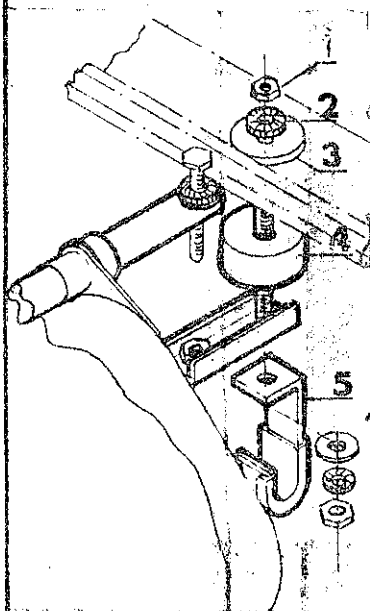
---

## II - MONTAGE DU SURPRESSEUR

---

1. Desserrer les deux vis AR du support de batterie. Glisser partiellement le support droit, réf. 4.22004 sous le bac à batterie en le soulevant légèrement (figure 8).
2. Déposer les deux vis inférieures du support avant de chauffage.
3. Passer l'extrémité de l'arceau équipé réf. 6.22000 muni de son silent-bloc sous la camule de filtre à air (entre le régulateur centrifuge et le tube qui en sort horizontalement à l'AR sur HYDRAULIQUE).  
Pour ce faire, présenter l'arceau basculé à plat sur l'AR.
4. Enfiler la tige de silent-bloc droit dans le trou du support droit. Mettre une rondelle plate, une rondelle éventail et un écrou. Approcher l'écrou.
5. Basculer le support droit en place, le silent-bloc passant partiellement sous le bac de batterie. Enfiler la vis de 7 x 15 munie d'une rondelle éventail dans le support et dans le trou fileté du jambonneau. Vérifier que le support est bien enfilé vers l'AR, les deux vis de bac de batterie venant s'engager dans les ouvertures du support d'arceau.
6. Serrer la vis de 7 x 15 (12 sur plats) et les deux vis AR de support de batterie.
7. Serrer l'écrou de silent-bloc (17 sur plats) sous le support droit en glissant une clé plate sous le bac à batterie.

8. Passer le support gauche d'arceau sous la patté de chauffage, remettre les deux vis d'origine avec leurs rondelles et serrer.
9. Présenter la courroie surpresseur sur la poulie AV d'arbre à cames (figure 9).
10. Vérifier le diamètre de la poulie du surpresseur en fonction du modèle (tableau I).
11. Mettre le surpresseur en place en passant le nez entre l'arceau et la sangle et en passant la courroie sur la poulie. Poser l'extrémité AV de l'axe support sur la patte d'arceau. ATTENTION au couvercle d'allumeur sur MECANIQUE.



12. Fixer l'extrémité AV de l'axe support sur l'arceau (voir figure 11) sans bloquer la vis.
13. Monter l'ensemble support AR sur l'axe support en retirant : l'écrou 1, la rondelle éventail 2, la rondelle 4.21979.3, le support reniflard 5 et le silent-bloc 4. Remplacer <sup>provisoirement</sup> ce dernier par une cale en bois de 30 mm de haut. (figure ci-contre)
14. Tendre la courroie en serrant l'écrou à oreilles. A la tension nominale, l'extrémité du ressort est en face de l'extrémité du repère (figure 10). Ne jamais tendre au-delà sous peine de détériorer la courroie et les roulements. Tourner l'axe support sur lui-même pour que la cale en bois plaque bien sous l'auvent.
15. Rechercher la position correcte du surpresseur.

- La poulie du surpresseur et celle de l'arbre à cames doivent être dans un même plan (sur HYDRAULIQUE, le flasque AR surpresseur se trouve alors en face des écrous de correcteur de ralenti).

- ✗ - Le boîtier de refoulement du surpresseur doit être à une distance suffisante du cache-culbuteurs (environ 5 mm mini) pour pouvoir monter la durite de refoulement et son collier.
- ✗ - Le boîtier d'admission ne doit pas passer trop près du chauffage.
- ✗ - Le surpresseur ne doit pas toucher la sphère.

On peut agir :

- . sur la position latérale de l'avant de l'axe support (lumière ovale dans l'arceau),
- . sur la position en largeur et profondeur du trou sur auvent.

Lorsque la position convenable est assurée, repérer la position du trou sur auvent, <sup>retirer la cale en bois et</sup> desserrer le support AR, remonter le silent-bloc et le support renflard, percer à  $\emptyset$  11

- 16. Fixer le silent-bloc avec la rondelle 421 979, la rondelle éventail et l'écrou  $\emptyset$  10 au-dessus de l'auvent. Bloquer l'axe sur le support AR.
- 17. Repousser l'arceau vers l'AR pour rattraper les jeux. L'entretoise avant d'axe support doit être bloquée entre l'arceau et l'avant du surpresseur (figure 11). La patte arrière du surpresseur doit être en butée sur la collerette de l'axe support.  
Maintenir la poussée et serrer la vis d'axe support.
- 18. Raccorder à l'ajutage sur boîtier de refoulement le tube de mise en pression de la pompe à essence (collier MINUS PM). Retirer l'obturateur de refoulement du surpresseur.

Enfiler la durite de refoulement.

- \_\_\_\_\_ 19. Pour les véhicules équipés d'un filtre à air Lautrette (noir), monter à force, sur la partie conique de la boîte à clapet, le caoutchouc d'étanchéité réf. 3.43010 (peut être fait également pour filtre Miofiltre).
- \_\_\_\_\_ 20. Huiler ou graisser le joint torique de la boîte à clapet réf. 5.43002. Le monter dans son logement. Enfiler la boîte à clapet simultanément sur le carburateur et sur la durite de refoulement.
- \_\_\_\_\_ 21. Percer le couvercle du filtre à air à  $\varnothing$  30 (gabarit n° 4) et l'équiper du passe fil réf. 5.44002.
- \_\_\_\_\_ 22. Enfiler le couvercle du filtre à air dans la boîte à clapet. Les aligner.
- \_\_\_\_\_ 23. Verrouiller le filtre en enfonçant bien la boîte à clapet sur le carbu.
- \_\_\_\_\_ 24. Monter les ressorts réf. 4.43006 et 4.43007 sur les leviers de boîte à clapet (ressort en S sur l'avant). Les accrocher sur les pattes d'embase de carbu. Verrouiller la boîte à clapet.
- \_\_\_\_\_ 25. Faire passer le tube de reniflard rallongé sur son guide solidaire du support arrière et l'enfiler dans le passe fil réf. 5.44002.
- \_\_\_\_\_ 26. Pousser la durite de refoulement vers la boîte à clapet, monter et serrer le collier supérieur puis le collier inférieur.

- 27. Enfiler le banjo  $\emptyset$  6 réf. 5.51006 sur le tube venant du couvercle de carbu. Raccorder le banjo à l'électrovanne réf. 6.51008 (1 joint fibre de chaque côté) avec la vis d'alimentation (attention cette vis est fragile). Serrer le tube sur le raccord banjo avec un collier MINUS PM.
- 28. Raccorder le fil de masse fixé sur la pompe à eau à un goujon de flasque avant de compresseur, côté gauche, le fil passant sous le nez de compresseur.
- 28 bis. Raccorder la diode sur un goujon du flasque avant du compresseur du balai sur nez de surpresseur (figure 13). Montage valable pour les kits antérieurs à Septembre 70
- 29. Relier le fil n° 1 (clips double bleu) au balai sur nez de surpresseur.

NE PAS MONTER LE FIL D'ELECTROVANNE A CE STADE

- 30. Tourner la sangle supérieure de fixation de réservoir hydraulique d'un quart de tour en sens inverse des aiguilles d'une montre vu du dessus et la resserrer.
- 31. Vérifier la propreté de l'intérieur de la durite d'admission.

AVANT SEPTEMBRE 1967

Fixer la patte de filtre réf. 4.41002 (en U) sur la vis arrière de fixation de serrure gauche de capot, figure 12. Mettre le filtre surpresseur en place avec sa durite (1 = 97 cm). Le filtre est légèrement incliné vers l'arrière. La durite passe entre le réservoir hydraulique et l'aile. Monter un collier Serflex n° 2 prenant la patte et l'embout du filtre.

APRES SEPTEMBRE 1967

- Percer le renfort horizontal d'aile à  $\varnothing$  6 devant la barre support de roue de secours d'après le gabarit n° 5.
- Poser sur le renfort la patte de filtre réf. 41.002.1 (en L) petite branche vers le haut. La fixer par une vis 5 x 15 et un écrou.
- Mettre en place le filtre surpresseur avec sa durite (l = 103 cm). Le filtre est vertical et glissé partiellement sous le renfort d'aile. La durite passe entre le réservoir hydraulique et l'aile.
- Monter un collier Serflex n° 2 prenant la patte. Serrer.

31. Enlever la protection du boîtier d'admission.

Raccorder la durite d'admission au surpresseur (collier Serflex n° 2). Monter un collier Serflex n° 2 serré modérément sur la patte d'arceau pour maintenir la durite contre l'arceau.

32. Brancher la batterie.

33. Vérifier que le contact à clé du surpresseur est mis (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une montre).

34. Mettre le moteur en marche. Laisser chauffer. Régler sommairement le ralenti.

35. Accélérer légèrement (NE JAMAIS DEPASSER 2000 t/m DANS LES CONDITIONS SUIVANTES) et appuyer directement sur le contacteur au plancher, par exemple en passant le pied gauche sous l'accélérateur. NE JAMAIS APPUYER A FOND SUR L'ACCELERATEUR. On doit entendre le bruit de fonctionnement du surpresseur. Vérifier l'étanchéité :

- de la durite de refoulement (en passant la main aux extrémités, on ne doit pas sentir de fuites).
- du plan de joint de carburateur.
- des différents bouchons de carburateur.
- des vis pointeaux de réglage carburateur.

Dans certains cas, il peut être nécessaire d'étancher la vis de richesse à la Loctite Autoform.

Cet essai est effectué sans brancher l'électrovanne d'enrichissement, sinon, dans ces conditions, on noie le moteur.

36. Vérifier la mise en place du surpresseur :

- Alignement de la courroie.
- Passage à la sphère (appuyer à la main vers le bas sur le boîtier d'admission. Le surpresseur ne doit pas toucher la sphère).
- Passage au chauffage. Si le tube d'admission passe trop près, il faut couper le téton qui risque de la détériorer.

Corriger éventuellement la position (on peut si nécessaire ovaliser le trou sur auvent)  
Lorsque la position est bien déterminée, faire une marque au pointeau sur l'arceau  
dans l'alignement de l'axe support.

- \_\_\_\_\_ 39. Faire un essai limité sur route pour vérifier le bon fonctionnement et l'absence de bruits anormaux.

Pour faire cet essai :

- fermer les vitres de la voiture,
- fermer les aérations froides sur tableau de bord,
- ouvrir le chauffage.

Dans ces conditions, on ne doit pas sentir d'odeurs d'essence, sinon refaire la vérification d'étanchéité.

Vérifier également que le moteur ne cliquète pas quand on enclanche le surpresseur à 2000 t/m, sinon enlever de l'avance. (Valable après Septembre 1968)

- \_\_\_\_\_ 40. Régler le ralenti définitif moteur chaud.

SUR HYDRAULIQUE : la vis de ralenti accéléré peut être atteinte avec un grand tournevis passant sous le surpresseur.

41. Vérifier la tension de la courroie.

TOUJOURS VERIFIER QUE L'ELECTROVANNE EST BRANCHEE AVANT DE LAISSER PARTIR LE VEHICULE.

42. Récupérer :

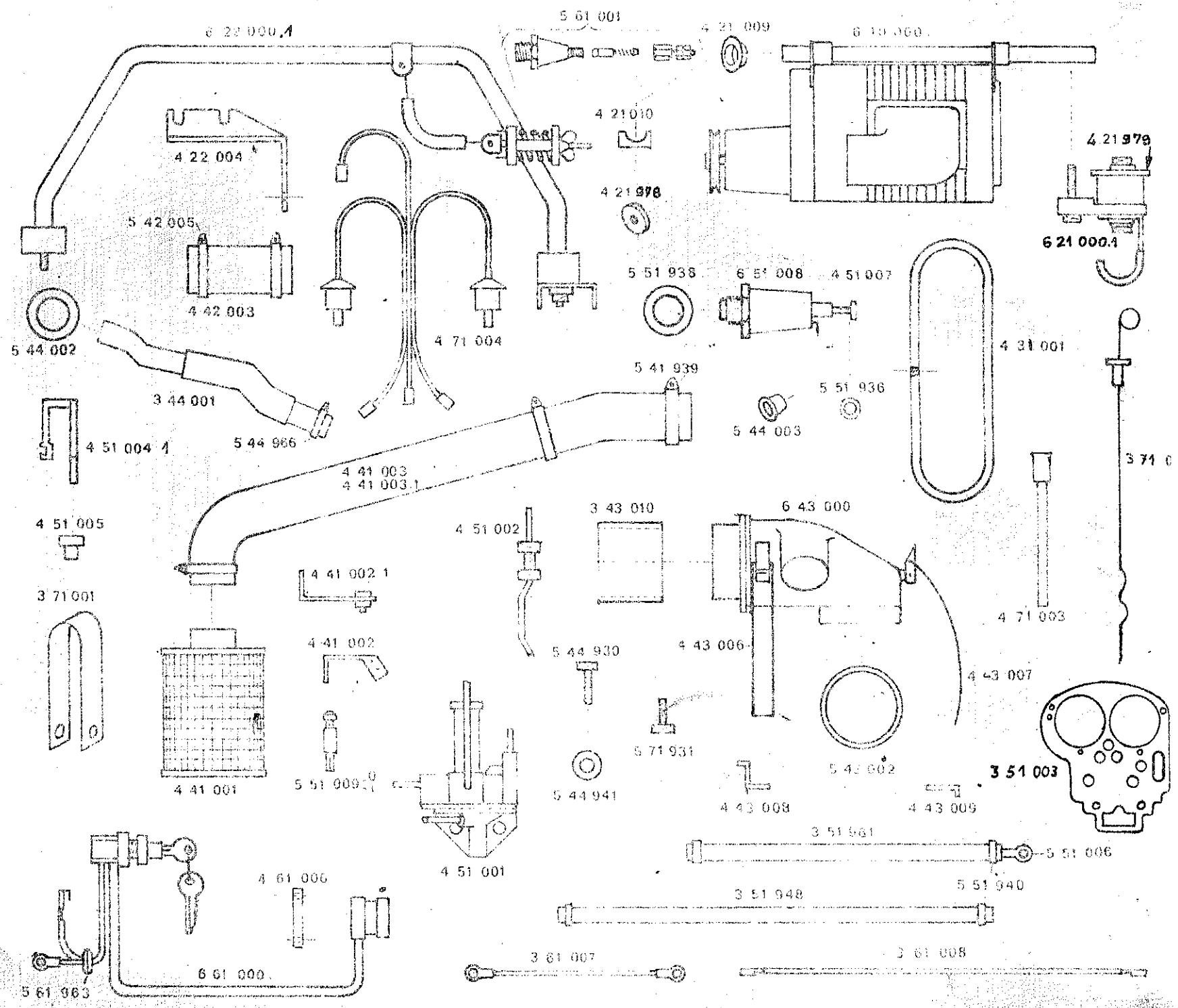
- la durite de filtre à air d'origine.
- la pompe à essence d'origine.
- la seconde courroie de dynamo ou d'alternateur.
- les obturateurs de refoulement et d'aspiration.

Eventuellement :

- les deux fils de bougie récupérés.
- l'embout de purge d'essence.
- l'embout et le petit tube de retours de vapeurs d'huile (depuis avril 1967).

pour les rendre au client avec :

- la notice d'entretien et la notice de montage
- la courroie de rechange surpresseur.
- le balai de rechange.



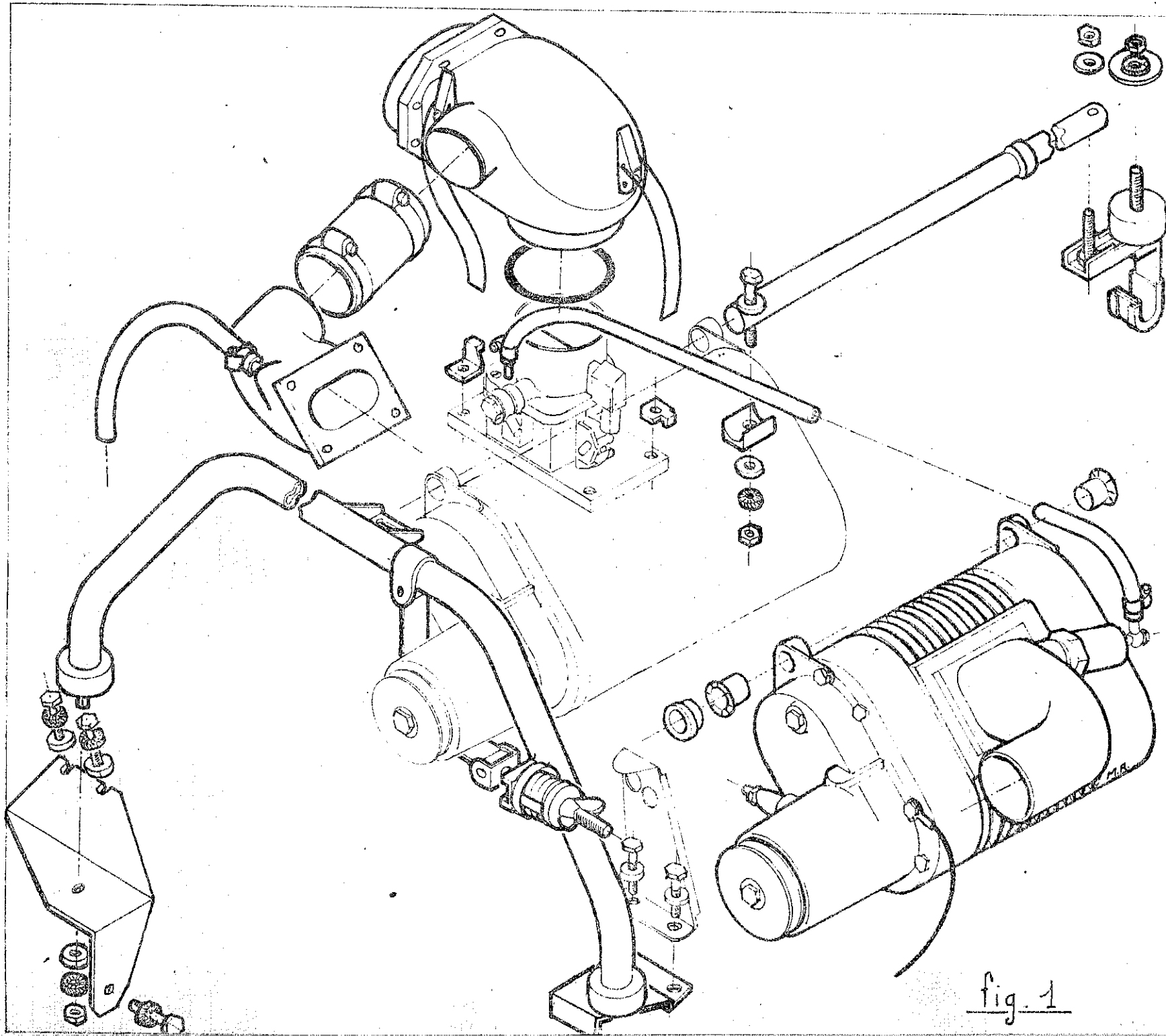


fig. 1

Montage d'origine

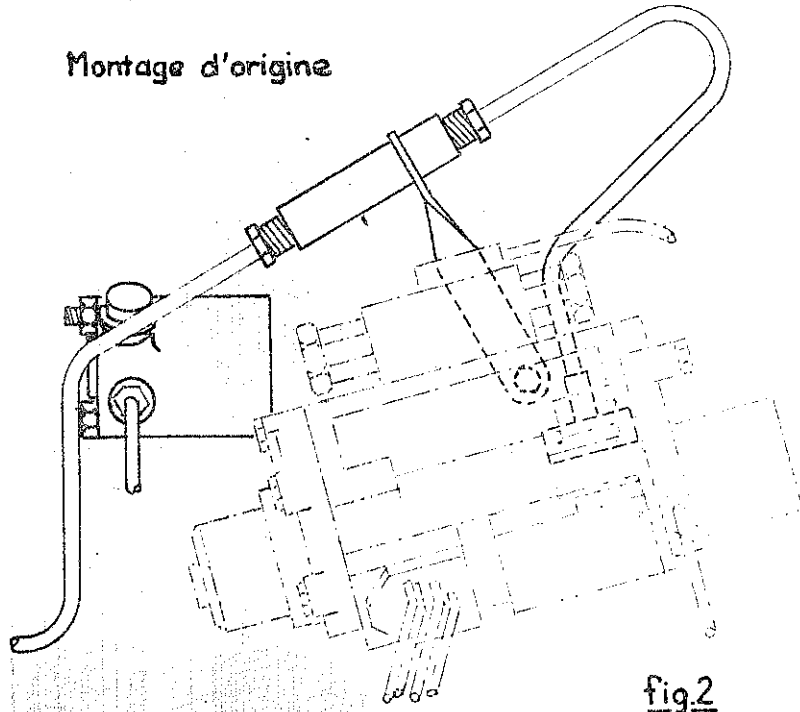


fig.2

Montage final

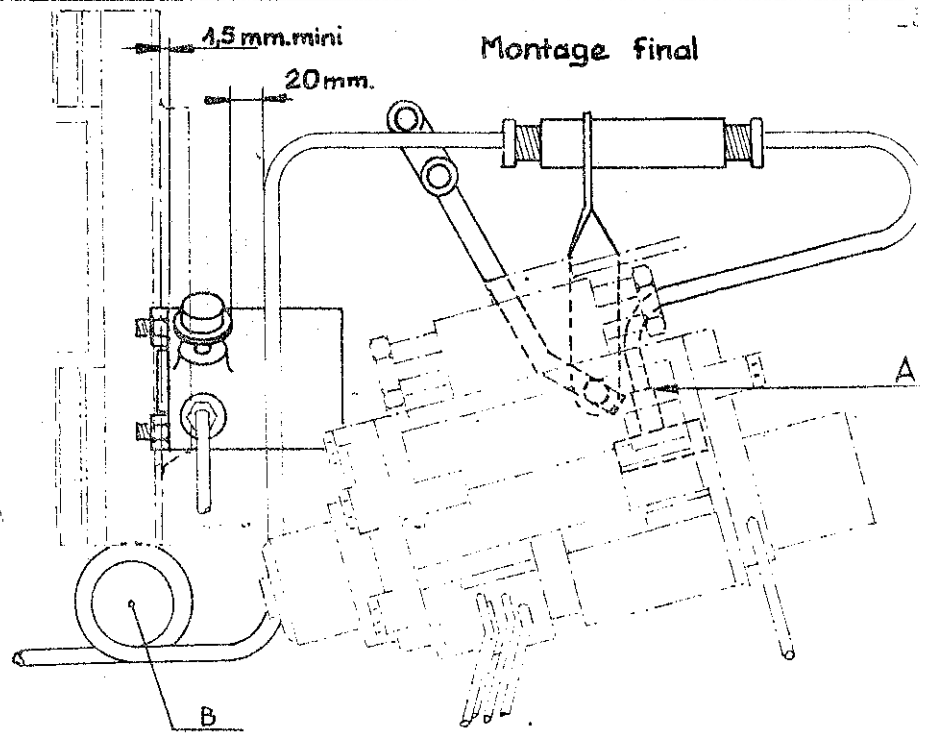
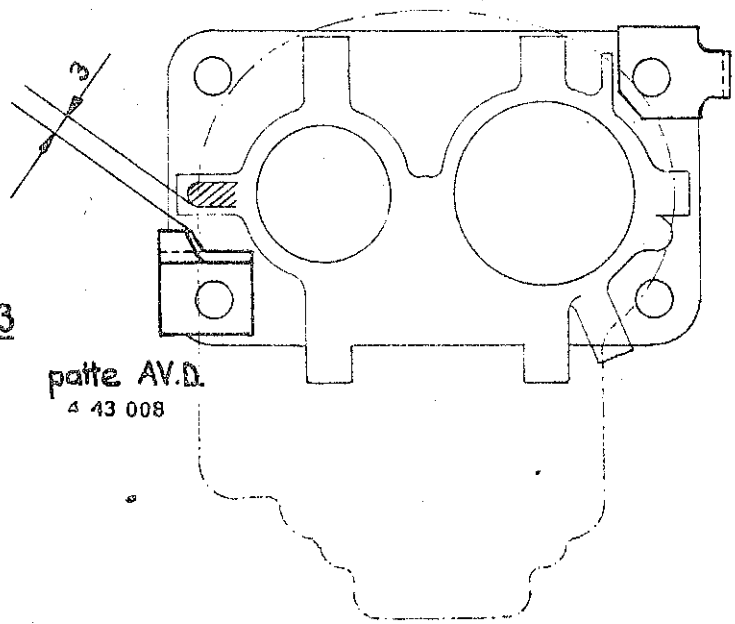


fig.3



patte AV.D.  
4 13 008

patte AR.G.  
4 13 9

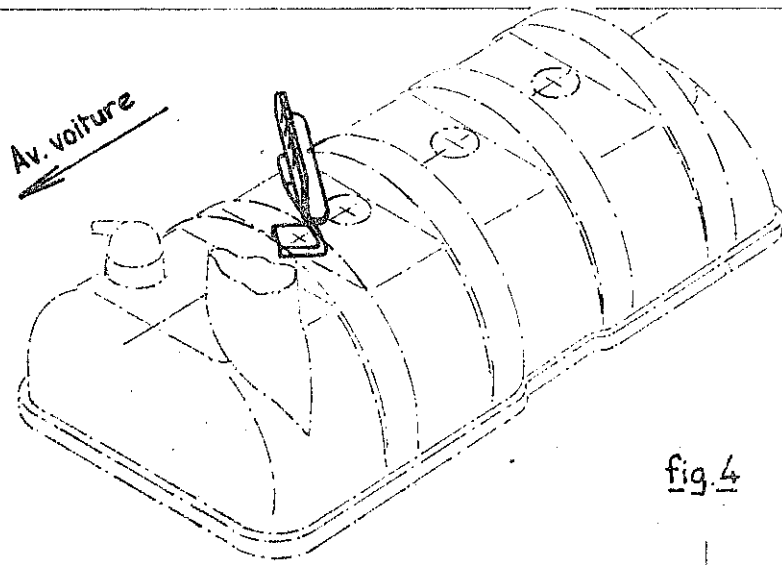
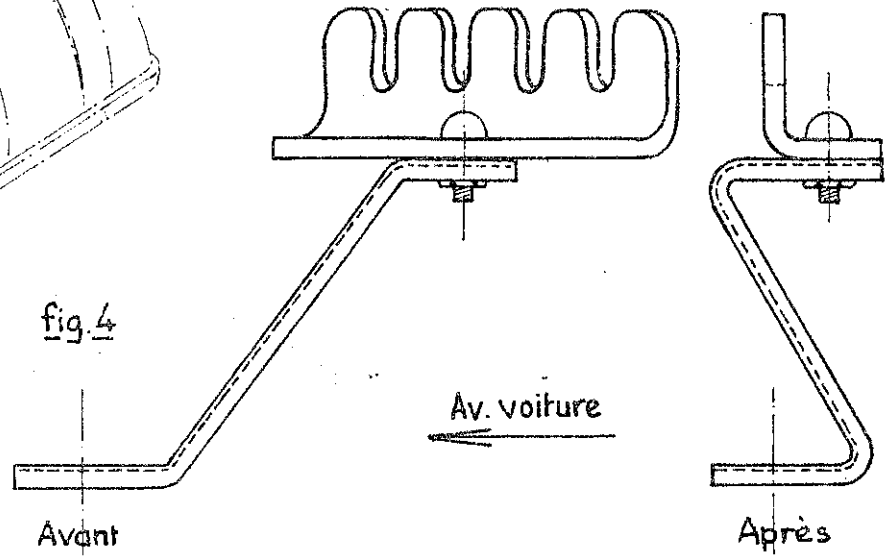


fig.4



Colliers caoutchouc d'origine

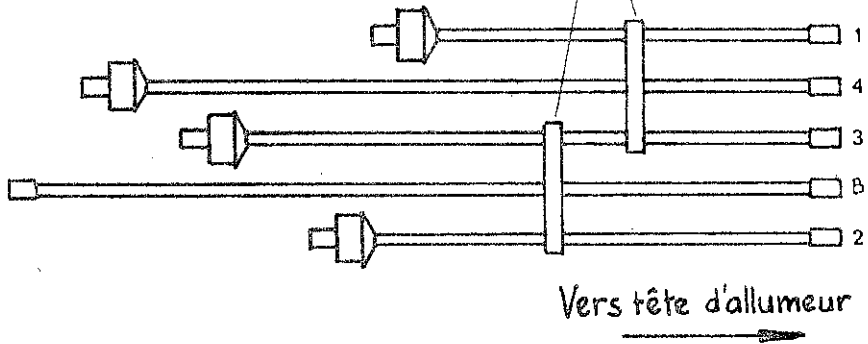


fig.5

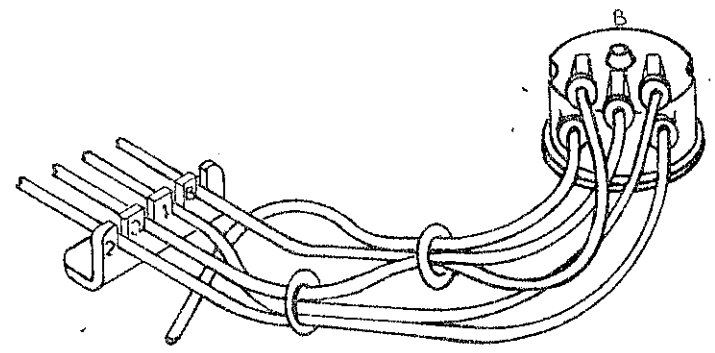


fig.6

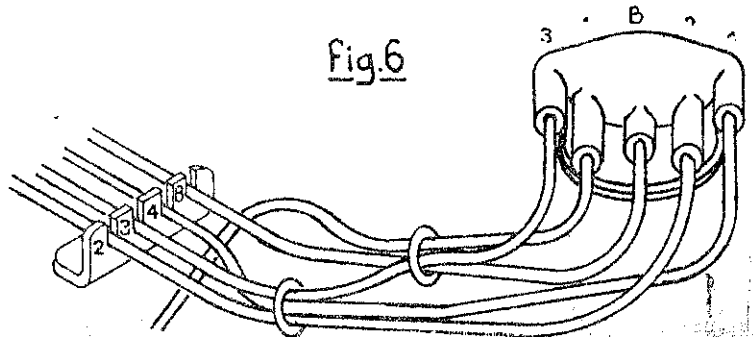
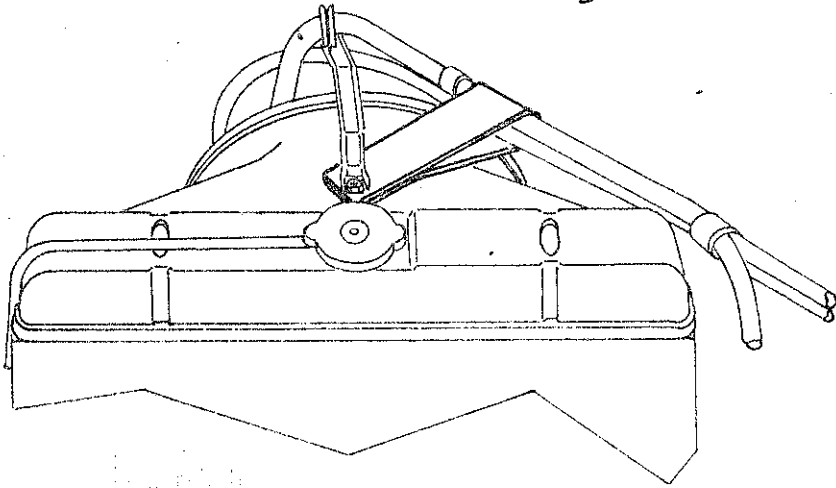


fig 7



Bac à batterie

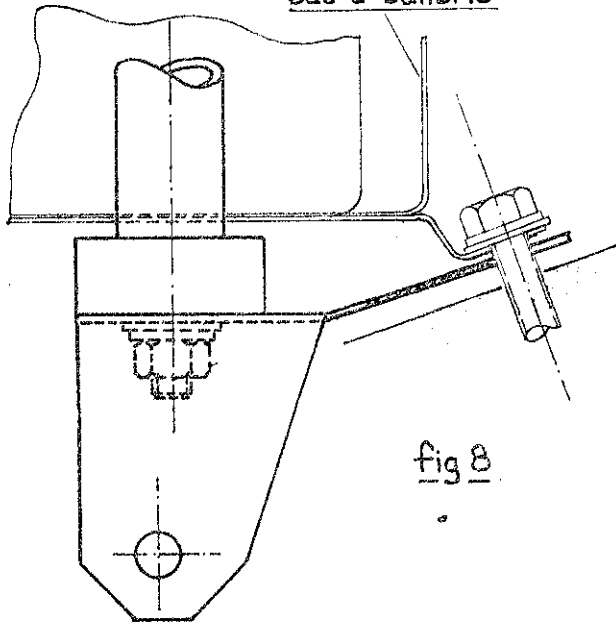


fig 8

Surpresseur

Pompe à eau

Alternateur

Arbre à cames

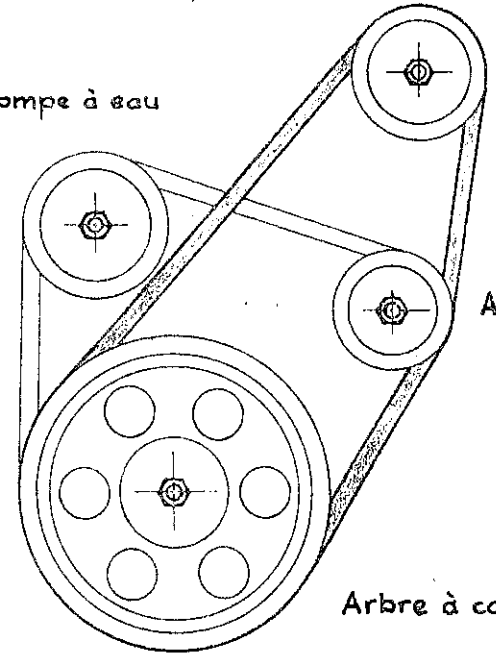


fig 9

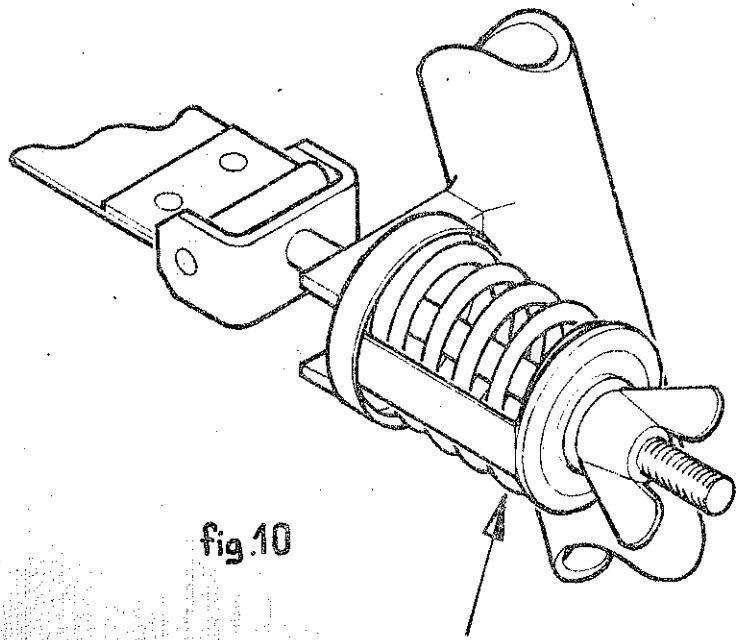


fig.10

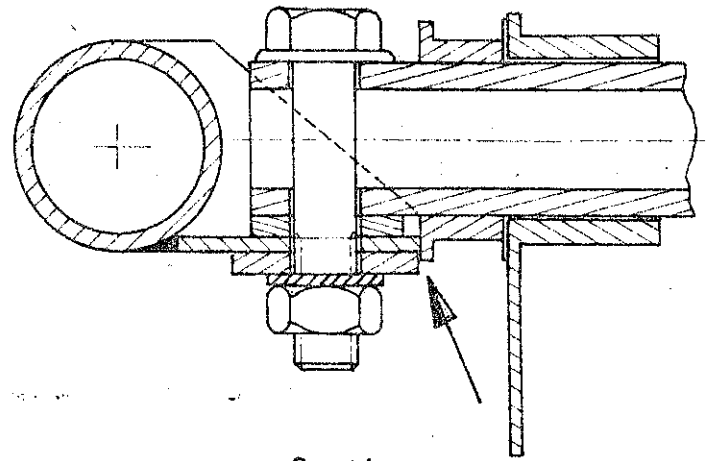


fig.11

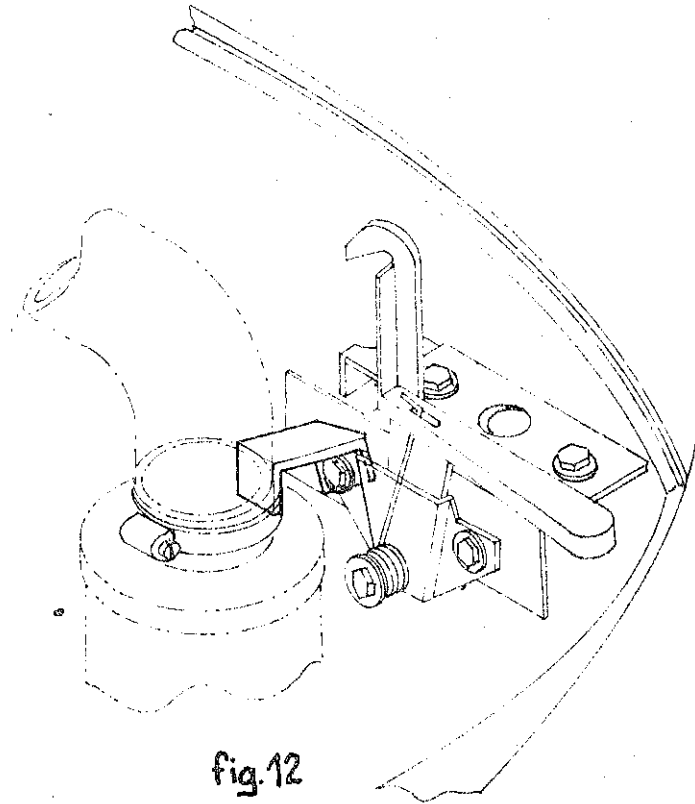
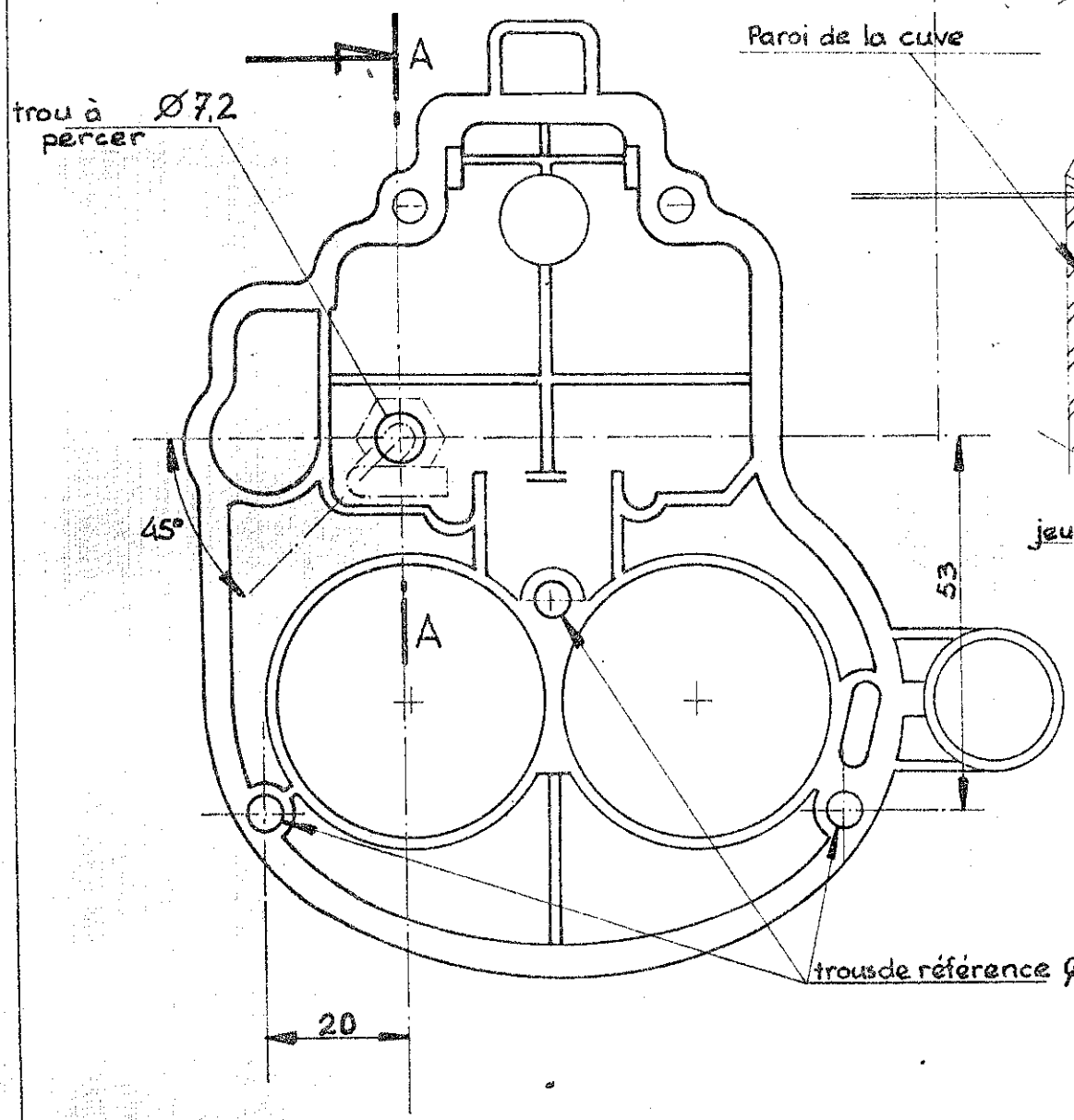
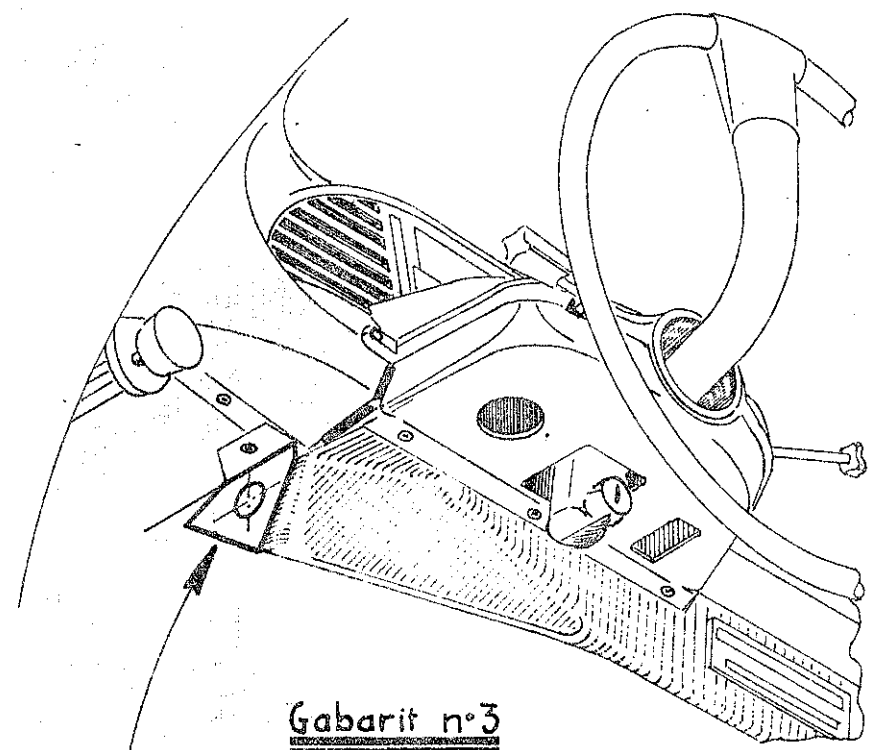


fig.12

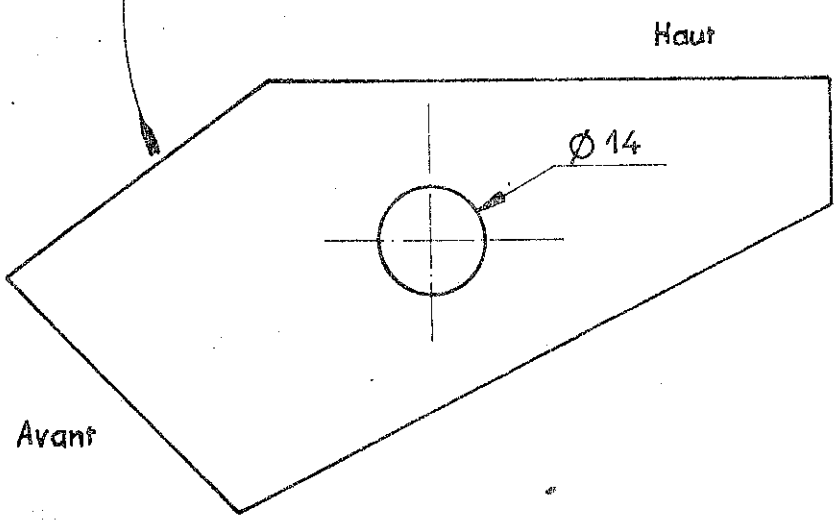
Vue suivant F



Gabarit n°1

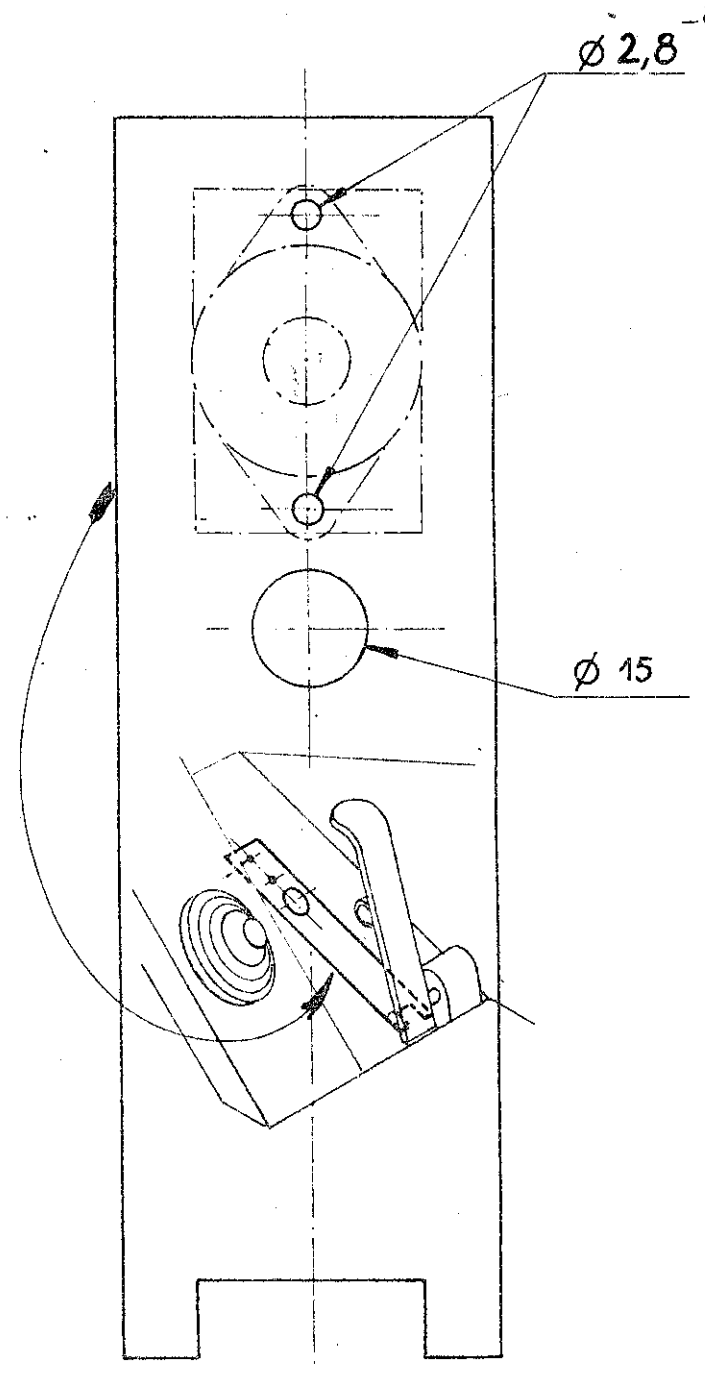


Gabarit n°3



Haut

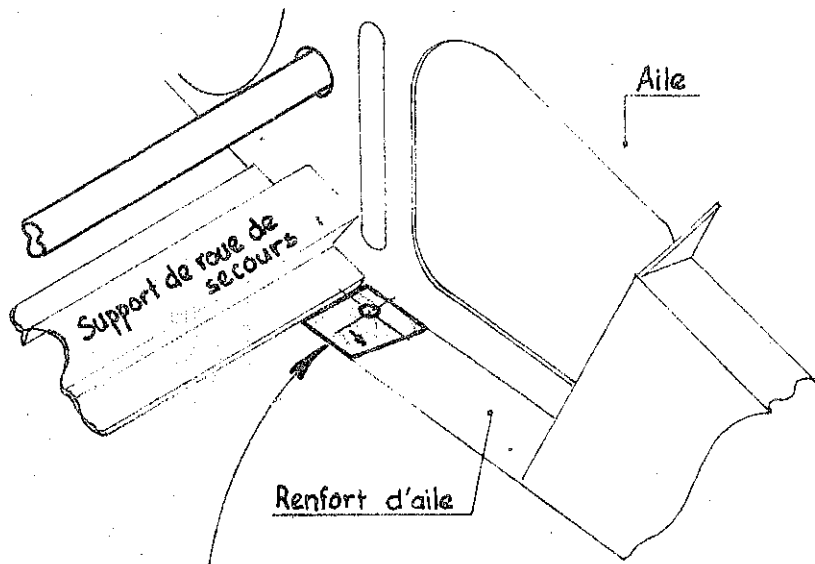
Avant



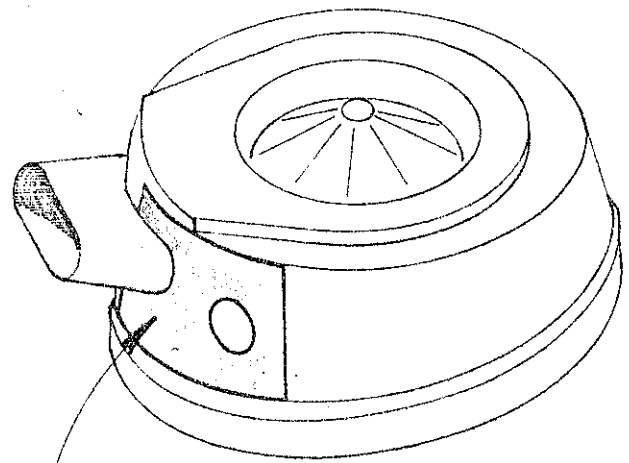
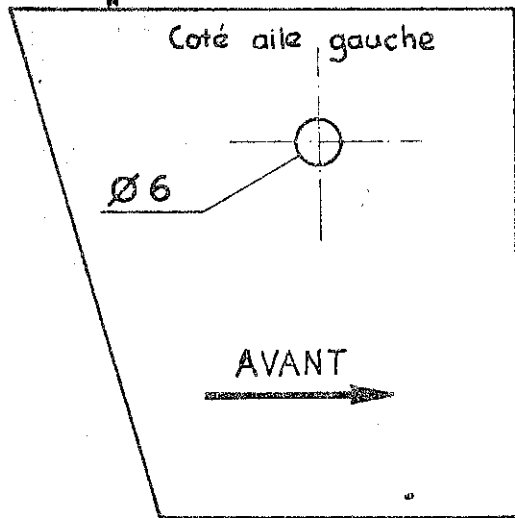
$\varnothing 2,8$

$\varnothing 15$

Gabarit n°2



Gabarit n°5



Gabarit n°4

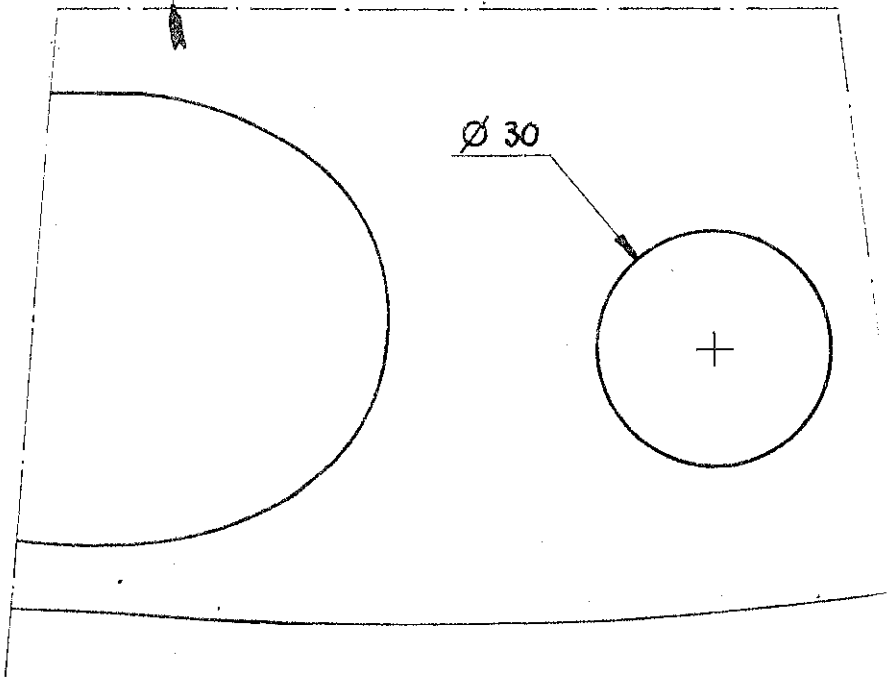


TABLEAU I	jusqu'à 4/67	de 4/67 à 9/67	de 9/67 à 9/68	de 9/68 à	
Diamètre extérieur de poulie	79 mm	79 mm	79 mm	77 mm	
Niveau de cuve haut. (joint en place)	5 mm	5 mm	5 mm	4,75 ± 0,25 mm	
Niveau de cuve bas. (joint en place)	11,5 à 12 mm	11,5 à 12 mm	11,5 à 12 mm	11,5 à 12 mm	
Gicleur de ralenti secondaire	55	45	45	65 (origine)	
Bougies	MARCHAL 35 B	MARCHAL 35 B	MARCHAL 35 B	MARCHAL 35 B	ou 34 S uniquement pc autoroute (mod. 69)

REFERENCE	DESIGNATION	KIT de BASE	à 4/67	de 4/67 à 9/67	de 9/67 à 9/68	de 9/68
6.00000	1 KIT comprend :					
6.10000	Surpresseur équipé	1				
6.21000.1	Support AR équipé	1				
4.21009	Entretoise d'axe support	1				
4.21010	Cale d'axe support	1				
4.21978	Rondelle plate L N 8	1				
5.21904	Rondelle plate $\phi$ 8	1				
5.21909	Rondelle éventail $\phi$ 8	1				
5.21913	Ecrou $\phi$ 8	1				
5.21932	Boulon 8 x 40	1				
6.22000.1	Arceau équipé	1				
4.22004.1	Support droit d'arceau	1				
5.22908	Rondelle éventail $\phi$ 7	1				
5.22926	Vis 7 x 15	1				
4.31001	Courroie surpresseur	2				
4.41001	Filtre à air surpresseur	1				
4.41002	Patte filtre à air	0	1	1	0	0
4.41002-1	Patte filtre à air	0	0	0	1	1
4.41003	Tube admission L = 97 cm	0	1	1	0	0
4.41003-1	Tube admission L = 103 cm	0	0	0	1	1
5.41906	Rondelle éventail $\phi$ 5	0	0	0	1	1
5.41911	Ecrou $\phi$ 5	0	0	0	1	1

REFERENCE	DESIGNATION	KIT de BASE	de			
			à 4/67	à 9/67	à 9/68	à 9/68
5.41923	Vis 5 x 15	0	0	0	1	1
5.41939	Collier Serflex n° 2	3				
4.42003	Tubulure refoulement	1				
5.42005	Collier Ø 70	2				
6.43000.1	Boîte à clapet équipée	1				
5.43002	Joint torique Ø 70	1				
4.43005.1	Ressort AV	1				
4.43007	Ressort AR	1				
4.43008	Patte AV sur carbu	1				
4.43009	Patte AR sur carbu	1				
3.43010	Manchon d'étanchéité de filtre	1				
3.44001	Ballonge de reniflard	1				
5.44002	Passe-fil Ø 25	1				
5.44003	Obturateur Réf. 92	0	0	1	1	1
5.44930	Vis 7 x 10	0	0	1	1	1
5.44941	Joint fibre Ø 7	0	0	3	3	3
5.44966	Collier MINUS GT	1				
4.51001	Pompe à essence spéciale	1				
4.51002	Ajutage carburateur	1				
3.51003	Joint de cuve percé	1				
4.51004.1	Tige de commande pompe de reprise	1				
4.51005	Bague d'étanchéité de tige	1				
5.51006	Banjo Ø 6	1				
5.51009	Gicleur de ralenti	0	Ø 55	Ø 45	Ø 45	0

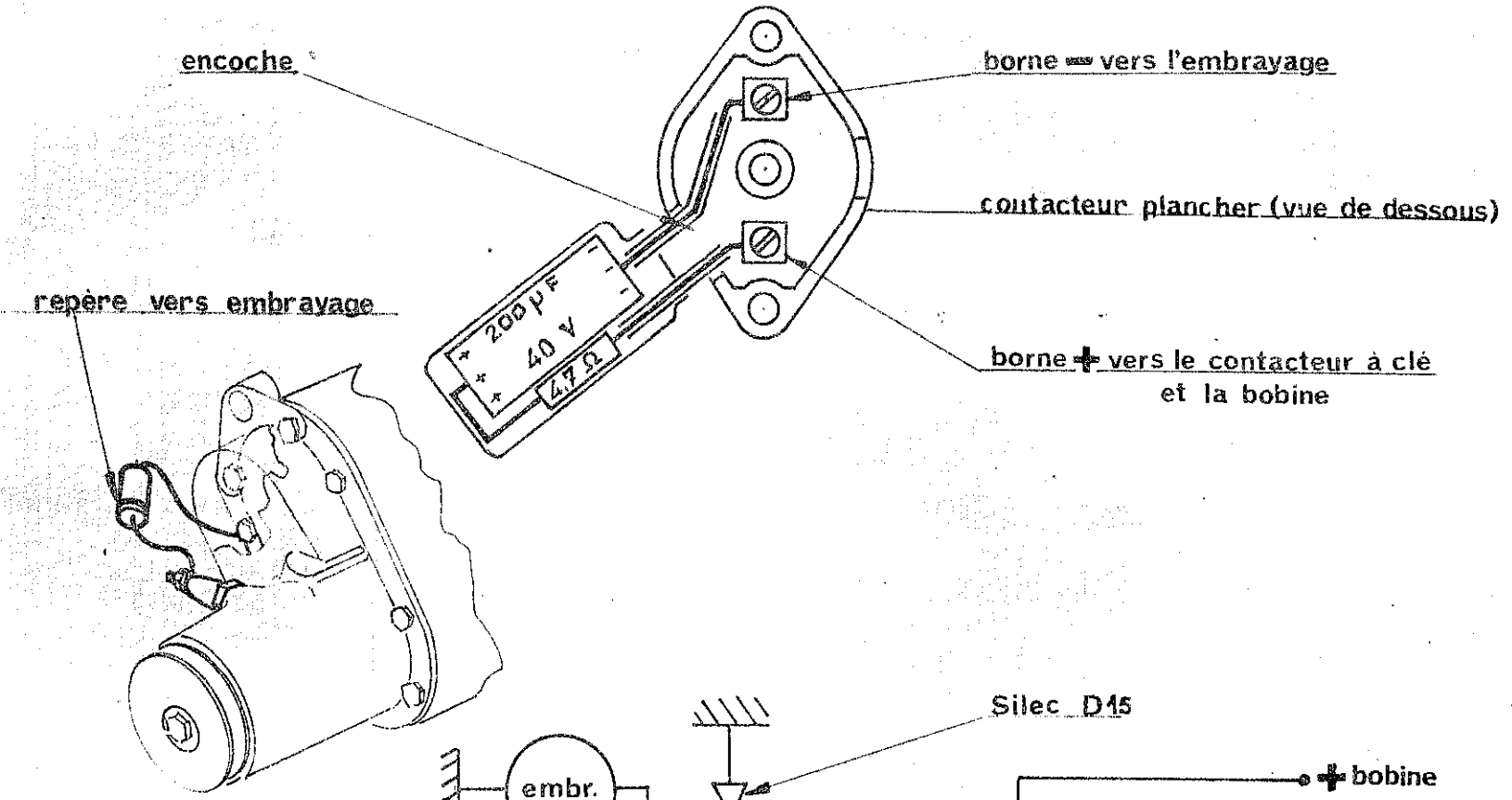
REFERENCE	DESIGNATION	KIT de BASE	à	de 4/67	de 9/67	de 9/68
			à 4/67	à 9/67	à 9/68	
3.51975	Bande ruban collant 1 = 12 cm	2				
5.51915	Ecrou $\phi$ 7	1				
5.51940	Collier Serflex MINUS PM	4				
3.51948	Durite mise en pression 6 x 13 l = 600	1				
5.51974	Collier MINUS GM	2				
3.51961	Tube essence 6 x 13 l = 300					
6.61000	Faisceau électrique	1				
5.61001	Balai SIGMA de rechange	1				
5.61004	Vis Parker 3,5 x 31,7	2				
4.61006	Cale sous contacteur plancher	1				
3.61007	Fil de masse	1				
3.61008	Fil d'électrovanne	1				
5.61963	Passe fil $\phi$ 6	1				
3.71001	Sangle circuit hydraulique	1				
3.71002	Jauge d'huile rallongée	1				
4.71003	Rallonge de puits de jauge	1				
4.71004	Faisceau d'allumage spécial (3 fils équipés)	1				
6.71005	Flacon 1 cm <sup>3</sup> Loctite Autoform	1				
5.71931	Vis 6 x 20 Obturation purge d'essence	1				
5.71973	Vis 7 x 60 Correcteur centrifuge diode.	1				
6.11000	1 Surpresseur nu comprend :					
4.11000	Compresseur Constantin nu	1				
4.12001	Moyeu d'embrayage	1				
5.12002	Roulement de moyeu SKF 6201	1				

REFERENCE	DESIGNATION	KIT de BASE	à 4/67	de 4/67 à 9/67	de 9/67 à 9/68	de 9/68
4.12003	Doigt de centrage	1				
4.12013	Ecrou spécial $\phi$ 6	3				
4.12014	Vis spéciale 6 x 35	3				
5.10000	<u>1 Surpresseur équipé comprend :</u>					
5.11000	Surpresseur nu	1				
5.12004	Clavette disque 16 x 5 x 6,5	1				
5.12005	Embrayage SIGMA complet dont	1				
7.12005	Echange standard embrayage SIGMA nu	0				
5.12006	Cloche d'embrayage SIGMA seule	0				
5.12007	Circlips d'embrayage $\phi$ 24 Ext.	1				
4.12008	Arbre d'embrayage	1				
4.12009	Rondelle entretoise d'arbre	1				
4.12015	Bague d'étanchéité PAUSTRA	1				
5.12011.2	Roulement 6203 2 RS	1				
5.12012	Circlips de roulement $\phi$ 40 Int.	1				
3.13001	Carter embrayage	1				
4.13002	Joint de carter	1				
4.13980	Pion de centrage .. Goupille Mécaminus	2				
4.21006	Axe support	1				
4.21007	Patte surpresseur	2				
5.21008	Coussinyl STAR	2				
4.31002	Foulie $\phi$ 79	0	1	1	1	0
4.31002-1	Foulie $\phi$ 77	0	0	0	0	1
5.31003	Clavette 4 x 4 x 12	1				

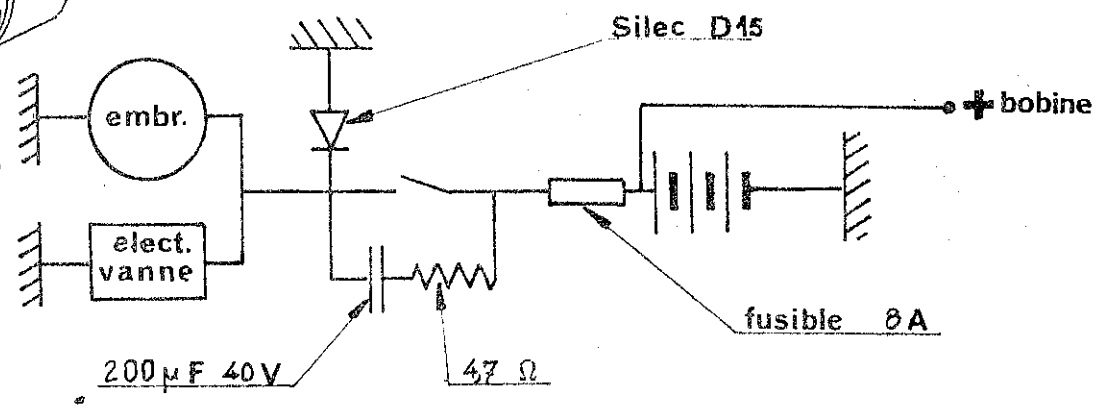
REFERENCE	DESIGNATION	KIT de	de 4/67	de 9/67	de 9/68
		BASE	à 4/67	à 9/67	à 9/68
4.31004	Rondelle appui 8 x 25 x 3	1			
3.41004	Boîtier admission	1			
3.42001	Boîtier refoulement	1			
4.42002	Prise de pression	1			
4.42947	Joint liège	2			
4.51007	Vis d'alimentation $\phi$ 6	1			
6.51008	Electrovanne équipé de gicleur	1			
5.51936	Joint fibre $\phi$ 6	2			
5.51938	Joint métalloplastique $\phi$ 18	1			
5.61001	Balai SIGMA	1			
	Visserie diverse	1			
<u>6.21000.1</u>	<u>1 Support AR équipé comprend :</u>				
5.21001.1	Silent bloc AR	1			
4.21979	Rondelle plate LN 10	1			
4.21003.1	Support AR nu	1			
4.21004	Patte support reniflard	1			
3.21964	Caoutchouc protection l = 70	1			
5.21971	Ecrou haut $\phi$ 8	1			
	Visserie diverse	1			
<u>6.22000.1</u>	<u>1 Arceau équipé comprend :</u>				
4.22001	Arceau nu	1			
5.22002	Silent bloc arceau	2			

REFERENCE	DESIGNATION	KIT de BASE	de 4/67	de 9/67	de 9/68
			à 4/67	à 9/67	à 9/68
4.22003	Support gauche d'arceau	1			
5.22905	Rondelle plate $\emptyset$ 10 (Calage)	2			
4.23001	Tendeur	1			
4.23002.1	Fixation de tendeur	1			
4.23003	Repère de tension	1			
5.23004	Ressort intérieur	1			
5.23005	Ressort extérieur	1			
5.23006	Centreur de ressort	1			
5.23918	Ecrou à oreilles $\emptyset$ 8	1			
3.23964	Caoutchouc de protection tendeur	1			
	Visserie diverse	1			
6.43000.1	1 Boîte à clapet équipée comprend :				
3.43001.1	Boîte à clapet nue	1			
4.43003	Volet	1			
4.43004	Joint de volet	1			
3.43005	Siège de clapet	1			
5.43934	Goupille fondue 4 x 30	2			
5.43944	Lévier	2			
4.43980	Goupille Mécanindus $\emptyset$ 5 x 20	2			
	Visserie diverse	1			
4.43981	Goupille Mécanindus $\emptyset$ 4 x 35				

REFERENCE	DESIGNATION	KIT de BASE	de 4/67 à 4/67	de 4/67 à 9/67	de 9/67 à 9/68	de 9/68
6.61000	1 Faisceau électrique comprend :					
5.61002	Contacteur plancher	1				
5.61003	Condensateur Précis	1				
5.61005	Interrupteur à clé DAV	1				
3.61952	Fil 1 mm <sup>2</sup> ( 90 + 110 + 220 cm)	1				
3.61953	Gaine PCV (90 + 70 + 30 + 30 cm)	1				
5.61960	Clips double bleu	1				
5.61955	Cosse rouge Ø 5	1				
5.61009	Raccord fusible	1				



Montage de la diode Silèc D15  
fig13



**NOUVEAU CIRCUIT**

seulement pour les kits antérieurs à septembre 70  
 Pour les montages postérieurs à sept. 70 la diode est supprimée et  
 le condensateur à une valeur de 2200 pF