

SIMCA
INDUSTRIES



DIVISION
UNIC

UNIC

5 ET 6 CYLINDRES
CABINE AVANCÉE
CABINE SEMI AVANCÉE



NOTICE D'ENTRETIEN

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL
DE 120.000.000 F

SIMCA INDUSTRIES

SIÈGE SOCIAL :
5, RUE BEAUJON - PARIS-8^e

DIVISION



USINE DE PUTEAUX (Seine)

I - QUAI NATIONAL - I

TÉL. : LON. 21-40 - 21-80

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
RICHARUNIC - PUTEAUX

R. C. SEINE 60 B 5910

INSTRUCTIONS
D'ENTRETIEN ET DE CONDUITE

*

VÉHICULES UNIC

PUYMORENS - TOURMALET

SANCY - AUVERGNE

VERCORS - ESTEREL

Le Réseau "Après-Vente"

UNIC *est à votre Service...*

Pour obtenir le meilleur rendement de votre véhicule UNIC, suivez avec soin les indications de cette notice.

Le texte en a été condensé autant que possible. Si un renseignement complémentaire vous est nécessaire, n'hésitez pas à faire appel à votre Concessionnaire ou au Service Après-Vente UNIC.

Sur la route, notre réseau de Succursales, Concessionnaires et Agents est à votre service. Une liste vous en est remise, jointe à cette notice, lors de la livraison du véhicule.

SIMCA INDUSTRIES
DIVISION POIDS LOURDS



SEPTEMBRE 1963
Référence 218 735

SOMMAIRE

*

I - RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

II - CARACTÉRISTIQUES DU VÉHICULE

III - COMMANDES DU VÉHICULE

IV - CONDUITE DU VÉHICULE

V - GRAISSAGE ET ENTRETIEN GÉNÉRAL

1	MOTEUR	33
2	EMBRAYAGE	55
3	BOITE DE VITESSES	56
4	TRANSMISSION - PONT AR	58
5	ESSIEU AV - DIRECTION	59
6	MOYEURS - ROUES - PNEUMATIQUES	61
7	SUSPENSION	65
8	FREINS	67
9	ÉLECTRICITÉ	72
10	DIVERS	74
	OUTILLAGE DE BORD (livré avec châssis) ..	76
	RÉCAPITULATION DES OPÉRATIONS DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	92

LISTE DE PIÈCES DÉTACHÉES D'UTILISATION COURANTE

SCHÉMAS D'INSTALLATION DE FREINAGE

SCHÉMAS D'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

CHAPITRE I

Recommandations importantes

RODAGE

Au cours de la période de rodage, pendant les 1.500 premiers kilomètres, ne pas dépasser une vitesse supérieure à 80 % de la vitesse maxi ; nous conseillons de limiter la charge à 80 % de la charge normale.

PREMIÈRE VISITE DE GARANTIE

Après les premiers 6.000 kilomètres, présentez le véhicule à votre Concessionnaire UNIC qui procédera à la vidange du moteur et à la vérification générale du véhicule : serrage des principaux écrous, réglage des freins, graissage, niveaux d'huile, nettoyage des différents filtres, etc.

DEUXIÈME VISITE DE GARANTIE

Entre 15.000 et 16.000 kilomètres, confiez le véhicule à votre concessionnaire UNIC qui procédera à la vidange du moteur, de la boîte, du pont, à la vérification des différents circuits : combustible, air, électricité, au resserrage des organes.

IMPORTANT

Nous insistons pour que ces visites soient effectuées dans la limite des kilométrages indiqués, ceci dans votre intérêt, le bénéfice de notre garantie pouvant être retiré si ces prescriptions n'ont pas été respectées.

CES VISITES SONT GRATUITES

Les fournitures telles que : huiles, graisses, éléments filtrants restent toutefois à votre charge.

Nos Concessionnaires ont reçu des instructions pour que l'immobilisation de votre véhicule soit réduite au minimum, mais pour faciliter l'exécution rapide des visites, nous vous conseillons de prendre un rendez-vous.

La présentation du carnet de garantie qui vous a été remis avec cette notice, est indispensable.

Faites connaissance
avec votre

UNIC



IDENTITÉ

1°

**PLAQUE
DE CONSTRUCTEUR**

Sur la planche tablier.
Sous le capot à droite
pour cabine semi-avan-
cée.

A l'intérieur de la cabine
côté gauche, pour cabine
avancée.

2°

PLAQUE MOTEUR

Portant le type et le N° de
série fixés sur le côté droit
du moteur.

3°

**TYPE ET N° DE SÉRIE
DU CHASSIS**

Frappé sur le longeron
droit de la partie AR.

PROPRIÉTAIRE

Adresse :

Tél. :

Immatriculation :

N° des clefs :

N° de châssis :

N° de moteur :

CHAPITRE II

Caractéristiques générales

DIMENSIONS ET POIDS

CHASSIS PORTEURS - CABINE AVANCÉE

TYPE DE CHASSIS	Empattement	Poids total en charge	Poids sur essieu		Charge totale CU + carrosserie	Poids de la remorque chargée	Pneus
			AV	AR			
	m	kg	kg	kg	kg	kg	
PUYMORENS MZ 68	4,570	14.500	5.200	10.000	9.485	7.000	D 20
	3,900				9.555		
SANCY MZ 74	4,570	14.500	5.200	10.000	9.340	10.000	D 20
	3,900				9.410		
TOURMALET MZ 78	4,570	16.000	5.400	11.500	10.910	7.000	E 20
	3,900				10.980		
AUVERGNE MZ 84	4,570	16.000	5.400	11.500	10.765	10.000	E 20
	3,900				10.835		
VERCORS MZ 96	5,550	17.500	6.500	11.500	12.005	12.000	E.20
	4,570				12.135		
	3,900				12.205		
ESTEREL MZ 124	5,550	19.000	6.500	13.000	13.115	16.000	F 20
	4,750				13.265		
	3,900				13.505		

CHASSIS TRACTEURS - CABINE AVANCÉE

TYPE DE CHASSIS	Empattement	Poids total en charge	Avancée de la sellette	Poids du tracteur seul	Charge maxi. sur la sellette	Poids de la semi chargée	Pneus
SANCY MZ 74 T	3,000	26.500	0,470	5.110	10.000	21.390	D 20
AUVERGNE MZ 84 T	3,000	28.500	0,380	5.175	10.400	23.325	E 20
ESTEREL MZ 114 T	3,000	30.600 (1)	0,325	5.455	12.145	25.145 (1)	F 20
		35.000 (2)				29.545 (2)	F 20
ESTEREL MZ 124 T	3,000	31.000 (1)	0,400	5.600	12.400	24.400 (1)	F 20
		35.000 (2)				29.400 (2)	

(1) Avec semi à 1 essieu. (2) Avec 2 essieux.

CHASSIS PORTEURS - CABINE SEMI-AVANCÉE

TYPE DE CHASSIS	Empattement	Poids total en charge	Poids maxi. sur essieu		Charge totale CU + carrosserie	Poids de la remorque chargée	Pneus
			AV	AR			
	m	kg	kg	kg	kg	kg	
PUYMORENS MZ 67	5,750	14.500	5.000	10.000	9.285	7.000	D 20
	5,180				9.370		
	4,600				9.440		
	4,000				9.540		
SANCY MZ 75	5,750	14.500	5.000	10.000	9.135	12.000	D 20
	5,180				9.220		
	4,600				9.290		
	4,000				9.390		
TOURMALET MZ 77	5,750	16.000	5.200	11.500	10.710	7.000	E 20
	5,180				10.795		
	4,600				10.865		
	4,000				10.965		
AUVERGNE MZ 85	5,750	16.000	5.200	11.500	10.560	12.000	E 20
	5,180				10.645		
	4,600				10.715		
	4,000				10.815		
AUVERGNE MZ 85 R	5,750	16.750	5.400	11.800	11.285	12.000	E 20
	5,180				11.370		
	4,600				11.440		
	4,000				11.540		
VERCORS MZ 97	5,750	17.800	5.400	13.000	11.915	12.000	F 20
	4,600				12.230		
	4,000				12.290		
ESTEREL MZ 125	5,750	19.000	6.500	13.000	13.025	16.000	F 20
	5,180				13.085		
	4,600				13.315		
	4,000				13.415		

CHASSIS TRACTEURS - CABINE SEMI-AVANCÉE

TYPE DE CHASSIS	Empattement	Poids total en charge	Avancée de la sellette	Poids maxi. sur la sellette		Poids de la semi chargée	Pneus
				tracteur seul	Charge maxi. sur la sellette		
	m	kg	m	kg	kg	kg	
SANCY MZ 75 T	4,000	26.500	0,380	5.095	8.705	21.405	D 20
AUVERGNE MZ 85 T	4,000	28.500	0,380	5.160	10.340	23.340	E 20
ESTEREL MZ 125 T	4,000	35.000	0,450	5.710	11.890	29.290	F 20

Caractéristiques des principaux organes

MOTEUR

	TOURMALET PUYMORENS MZ 67/68	SANCY AUVERGNE VERCORS ESTEREL MZ 42
Type de châssis		
Type de moteur	MZ 52	MZ 42
Nombre de cylindres	5, en ligne	6, en ligne
Alésage - course	119x121	119x121
Cylindrée	6.730 cm ³	8.070 cm ³
Puissance maxi	135 ch	160 ch
Nombre de tr/mn maxi ...	2.600	2.600
Couple maxi	40,2 m/kg à 1.800 tr/mn	48 m/kg à 1.800 tr/mn
Rapport volumétrique	16,5 : 1	16,5 : 1
Puissance fiscale	18 CV	22 CV
Ordre d'injection	1-2-4-5-3	1-5-3-6-2-4
Pression d'injection	200 kg/cm ²	200 kg/cm ²
Injecteurs	IBM-DB 1054	IBM-DB 1054

Distribution

AOA	11°
RFE	9°
AOE	43°
RFA	45°

Nota

Les châssis VERCORS et ESTEREL sont équipés sur demande d'un moteur MZ 42 C, suralimenté par turbo-compresseur

Puissance maxi : 210 ch à 2.600 tr/mn

Couple maxi : 62 m/kg à 2.000 tr/mn

Injecteurs : IBM-DB 1059 tarés à 200 kg/cm²

EMBRAYAGE

FERODO 1 disque fonctionnant à sec 12" LF avec moteur MZ 42 et MZ 52

14" LF avec moteur MZ 42 C.

Débrayage avec assistance pneumatique sur châssis VERCORS et ESTEREL.

BOITE DE VITESSES

8 vitesses synchronisées, avec réducteur.

TYPE	B 151 sur châssis PUYMORENS - TOURMALET		B 178 sur châssis SANCY - AUVERGNE B 178 RS sur châssis VERCORS - ESTEREL	
	vitesses normales	vitesses réduites	vitesses normales	vitesses réduites
1 ^{re}	0,156	0,114	0,149	0,113
2 ^e	0,306	0,225	0,320	0,240
3 ^e	0,572	0,419	0,560	0,420
4 ^e	1	0,733	1	0,760
Marche AR	0,185	0,136	0,101	0,077

NOTA : Les tracteurs SANCY et AUVERGNE peuvent être équipés sur demande d'une B 178 RS.

PONT ARRIÈRE

A simple réduction par couple d'engrenages spiraux coniques.

Type	P 372 A sur châssis SANCY - AUVERGNE VERCORS (version CA) PUYMORENS - TOURMALET	P 371 A sur châssis VERCORS (CN) ESTEREL
Couples	7x57 9x65 9x57 10x57	6x47 7x62 8x57 9x53

ESSIEU AVANT

Corps d'essieu à section en I,

Type : E 251 sur châssis SANCY, AUVERGNE, VERCORS MZ97, ESTEREL MZ 114 TCA, PUYMORENS et TOURMALET.

Type E 236 sur châssis VERCORS MZ 96, ESTEREL MZ 124-125.

Inclinaison des pivots : 9°

Carrossage : 1°

Pincement : 0 à 4 mm

DIRECTION

Gemmer type 99, à vis globique et galet oscillant. Assistance par air comprimé sur châssis VERCORS MZ 98 et ESTEREL MZ 124-125 en option sur autres châssis.

SUSPENSION

A l'avant :

2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames.
Amortisseurs hydrauliques à double effet.

A l'arrière :

2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames.
2 ressorts compensateurs au-dessus des ressorts principaux.

FREINS

A air comprimé.

Centrale de freinage Dahl-Marelli réunissant dans le même bloc :

- Le ou les robinets de commande.
- Le régulateur de pression.
- L'épurateur.
- La soupape de sûreté.
- Les indicateurs de pression min.
- Les valves de retenue.
- L'interrupteur de stop.

(voir schémas pages 86-87-88).

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Tension : 24 volts.
Batteries : 2 de 12 volts - 100 A/h.
Dynamo : Ducellier DY 447 M4 Sp. 18 A 1 (9561 A) 24 V- 500 W
Régulateur : Ducellier Rg 314 F1 Sp 11 (8319 A)
Démarreur : Bosch BNG 5/24 XDF 14 MI.

RAVITAILLEMENT

ORGANES	CAPACITÉ	PRESCRIPTIONS
Circuit de refroidissement } 5 cyl.	30 litres	Eau
} 6 cyl.	36 litres	Eau
Carter moteur } 5 cyl.	15 litres	Huile SAE 30 Dét. sup. 1
} 6 cyl.	18 litres	Huile SAE 30 Dét. sup. 1
Pompe d'injection	0,250 litre	Huile SAE 30 Dét. sup. 1
Compresseur d'air	0,100 litre	Huile SAE 30 Dét. sup. 1
Filtre à air	3,2 litres	Huile SAE 30 Dét. sup. 1
Boîte de vitesses } B 151	8 litres	Huile SAE 90 E.P.
} B 178 RS	14 litres	Huile SAE 90 E.P.
Pont arrière } P 372 A	7,3 litres	Huile SAE 90 E.P.
} P 371 A	10 litres	Huile SAE 90 E.P.
Boîtier de direction	1,5 litre	Huile SAE 90 E.P.
Moyeux AV (par moyeu)	0,500 kg	Graisse à roulements
Moyeux AR (par moyeu)	1,000 kg	Graisse à roulements
Réservoirs de combustible		
Châssis MZ 124 N et L, MZ 125 L2, L et T	300 litres	Gas-oil
Châssis tracteurs cabine av.	200 litres	Gas-oil
Tous autres types	150 litres	Gas-oil

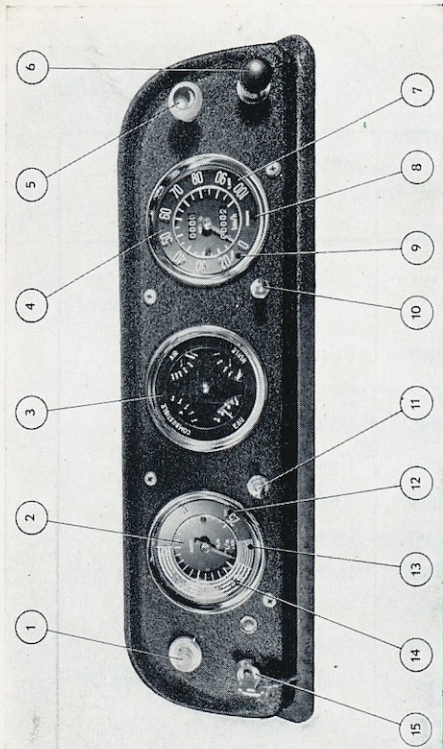
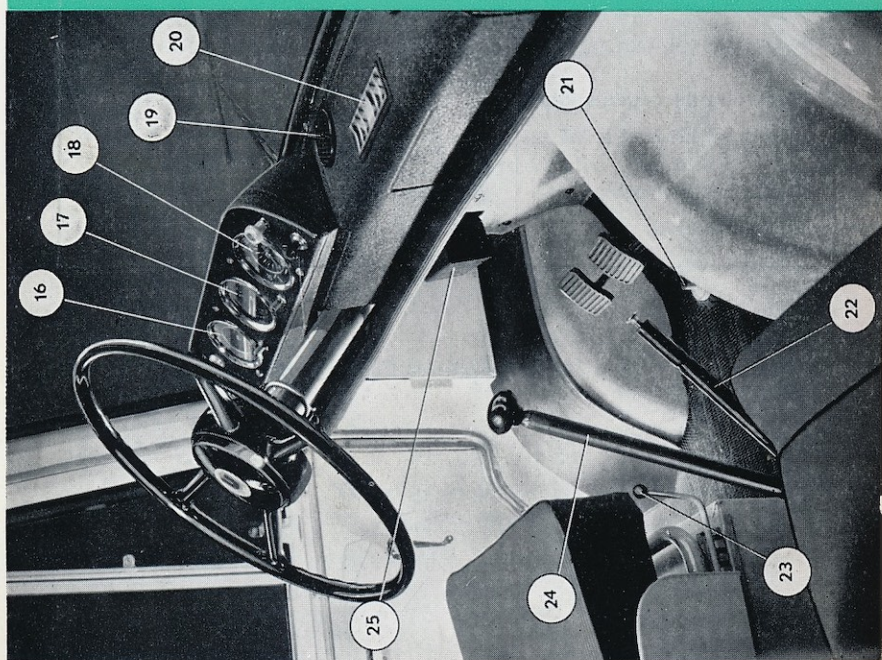


Fig. 1 - Vue d'ensemble de l'habitacle et tableau de bord sur cabine semi-avancée.



Commandes du véhicule

VUE D'ENSEMBLE DE L'HABITACLE ET TABLEAU DE BORD SUR CABINE SEMI-AVANCÉE

- | | |
|--|--|
| 1 - Contacteur de contrôle des témoins. | 13 - Témoin d'huile. |
| 2 - Tachymètre avec témoin air, huile, eau. | 14 - Témoin d'air. |
| 3 - Combiné air, combustible, eau, huile. | 15 - Clé de contact et de démarrage. |
| 4 - Compteur kilométrique avec témoins de charge et répéteur de clignotants. | 16 - Tachymètre avec témoins huile, air, eau. |
| 5 - Commande des essuie-glaces. | 17 - Combiné combustible, air, huile. |
| 6 - Allume-cigare (faisant également office de prise de baladeuse). | 18 - Compteur kilométrique. |
| 7 - Répéteur de clignotant. | 19 - Diffuseur d'air, dégivreur de pare-brise. |
| 8 - Témoin de charge. | 20 - Cendrier. |
| 9 - Répéteur de clignotant. | 21 - Commande de lave-glace au pied. |
| 10 - Mise à zéro du compteur kilométrique journalier. | 22 - Levier de frein à main. |
| 11 - Rhéostat d'éclairage du tableau de bord. | 23 - Levier de réglage siège du conducteur. |
| 12 - Témoin d'eau. | 24 - Levier de vitesses. |
| | 25 - Diffuseur d'air chaud cabine. |

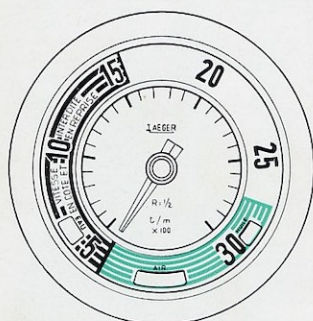


Fig. 2 - Schéma du tachymètre.

TACHYMÈTRE

Sur le cadran vous remarquerez :

- De 0 à 1.550 tr/mn, une zone avec des hachures jaunes. En côte ou dans les reprises ne laissez jamais la vitesse de rotation du moteur descendre dans cette zone ; avant que celle-ci soit atteinte, prenez la combinaison de vitesse inférieure.
- Au-delà de 2.750 tr/mn une zone avec des rayures rouges, **limite impérative qui ne doit jamais être dépassée** même lorsque le véhicule se trouve entraîné dans une descente.

Portez constamment votre attention sur les indications du tachymètre

SURVEILLEZ TOUJOURS LES APPAREILS DE CONTROLES DU TABLEAU DE BORD

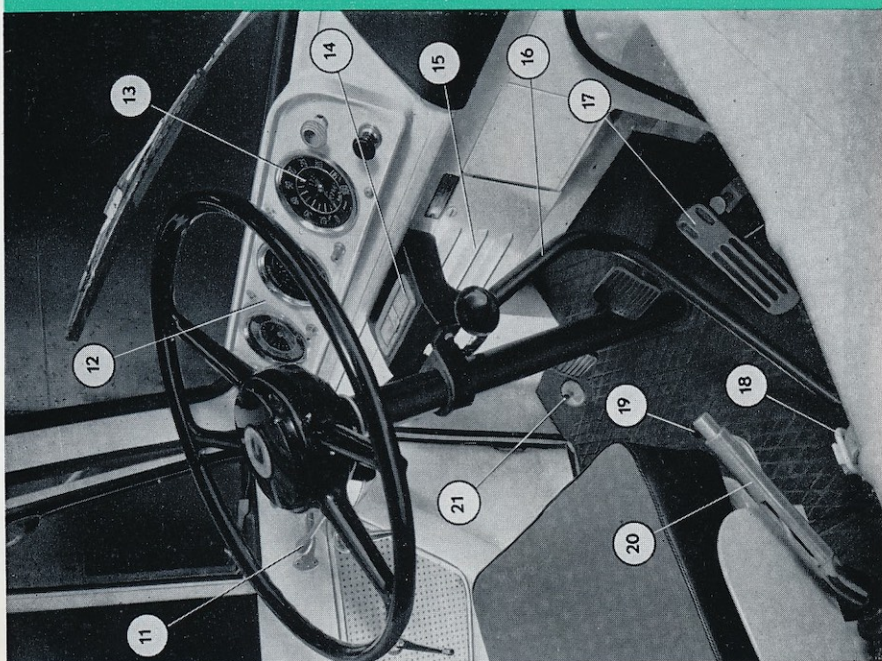
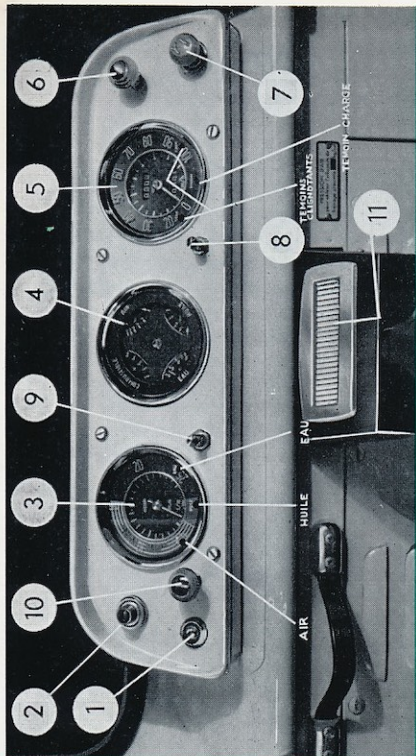


Fig. 3 - Vue d'ensemble de l'habitacle et tableau de bord sur cabine avancée

DÉSIGNATION DES APPAREILS ET COMMANDES FIGURANT DANS LA CABINE AVANCÉE (fig. 3)

- | | |
|--|--|
| 1 - Clé de contact de démarrage. | 11 - Cendrier. |
| 2 - Contacteur du contrôle des témoins. | 11 bis - Commutateur d'éclairage. |
| 3 - Tachymètre avec témoins air, huile, eau. | 12 - Ensemble du tableau de bord. |
| 4 - Combiné air, combustible, eau, huile. | 13 - Compteur de vitesses. |
| 5 - Compteur kilométrique avec témoins de charge et répétiteur de clignotants. | 14 - Cendrier. |
| 6 - Climatiseur. | 15 - Emplacement des fusibles. |
| 7 - Allume-cigare (faisant office de prise de fil de baladeuse). | 16 - Levier de vitesses. |
| 8 - Mise à zéro du compteur kilométrique journalier. | 17 - Pédale d'accélérateur. |
| 9 - Rhéostat d'éclairage du tableau de bord. | 18 - Attache du capot intérieur. |
| 10 - Essuie-glace. | 19 - Levier de réglage du siège du conducteur. |
| | 20 - Levier de frein à main. |
| | 21 - Commande au pied du lave-glace. |

**PAR SÉCURITÉ AVANT VOTRE DÉPART :
CONTROLEZ LE FONCTIONNEMENT DES
TÉMOINS DE CONTRÔLE**

CONTROLE DES TÉMOINS

Avant chaque départ :

Appuyez sur le poussoir situé au centre du tableau de bord : Les trois témoins air - huile - eau doivent s'allumer. Sinon vérifiez lampes ou circuits correspondants et rétablissez leur fonctionnement correct, indispensable à la sécurité de votre véhicule.

Surveillez toujours attentivement les différents témoins prévus sur le tableau de bord : Ils vous avertiront des dangers immédiats pouvant compromettre la sécurité de conduite ou de fonctionnement du véhicule.

SUR LE CADRAN DU TACHYMÈTRE VOUS TROUVEZ :

Le témoin de basse pression d'air

S'allume dès que la pression dans l'un des réservoirs d'air devient inférieure à $4,4 \text{ kg/cm}^2$. Ce témoin, généralement allumé après un arrêt prolongé du véhicule doit s'éteindre quelques minutes après la mise en marche du moteur. Si le voyant reste allumé et si la pression lue au manomètre d'air est insuffisante **NE ROULEZ PAS**. Faites vérifier l'installation par le spécialiste UNIC le plus proche.

Le témoin de basse pression d'huile :

S'allume dès que le contact est établi et doit s'éteindre dès la mise en marche du moteur.

IMPORTANT :

Si en cours de marche ce témoin s'allume c'est que la pression d'huile est inférieure à $0,750 \text{ kg/cm}^2$, la lecture du manomètre d'huile doit le confirmer : **LE MOTEUR EST EN DANGER**, il faut l'arrêter immédiatement et rechercher la cause de cette anomalie.

Le témoin de température d'eau :

S'allume dès que la température de l'eau atteint 96° C . Le plein d'eau a-t-il été assuré ? Le radiateur n'est-il pas entartré ? Quoiqu'il en soit évitez de laisser le moteur peiner sur une combinaison de vitesse trop élevée, rétrogradez en temps opportun.

SUR LE CADRAN DU COMPTEUR DE VITESSES SONT DISPOSÉS :

Le témoin de charge :

S'allume à l'établissement du contact et s'éteint dès que le moteur tourne au-dessus de la vitesse de ralenti.

Si le témoin ne s'allume pas à l'établissement du contact, vérifiez la lampe ou le circuit correspondant. Si le témoin reste allumé, il y a une anomalie dans le fonctionnement de la génératrice ou de son régulateur. Il faut y remédier sans tarder sinon la batterie n'étant pas rechargée s'épuisera rapidement.

Les témoins répéteurs de clignotants :

Un témoin vert pour les feux du camion, un autre jaune, éventuellement, pour les feux de la remorque, renseignent sur le fonctionnement correct des feux clignotants. Si ces témoins ne s'allument pas lorsque l'on actionne la commande des clignotants, vérifiez les lampes et les circuits correspondants.

*

UTILISATION DU COMBINÉ D'ÉCLAIRAGE

(cabines avancée et semi-avancée)

- 1 - Avertisseur ville.
- 2 - Avertisseur route.
- E - Éteint.
- L - Feux de position, lanterne AR, éventuellement anti-brouillard.
- C - Feux de croisement (code).
- PH - Feux de route
- AB - Interrupteur anti-brouillard. (sur demande seulement).
- CD - Clignotants droits.
- CG - Clignotants gauches.
- FV - Feu vert.

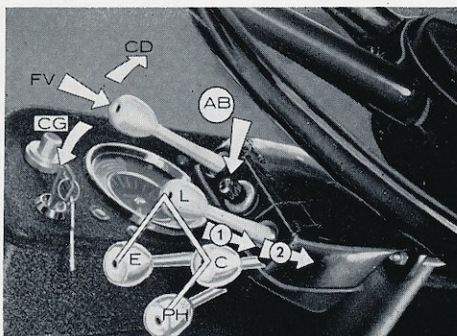


Fig. 4 - Utilisation du commutateur d'éclairage Bi-comut Gelbon

PASSAGE DES VITESSES - TIRETTE DE STOP - FREIN A MAIN

(cabine semi-avancée)

- 1 - Commande au pied du lave-glace.
- 2 - Levier de frein à main.
- 3 - Levier des vitesses.
- 4 - Attache du capot intérieur.
- 5 - Commande de stop.
- 6 - Robinet de préselection du réducteur de vitesses.
- 7 - Levier de réglage du siège du conducteur.

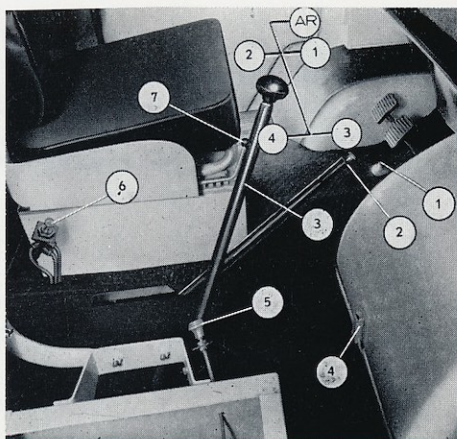


Fig. 5 - Commandes diverses

PASSAGE DES VITESSES ET FREIN A MAIN

Cabine semi-avancée

- 1 - Levier de commande des vitesses.
- 2 - Levier de frein à main.
- 3 - Réglage du siège du conducteur.
- 4 - Fermeture du capot.

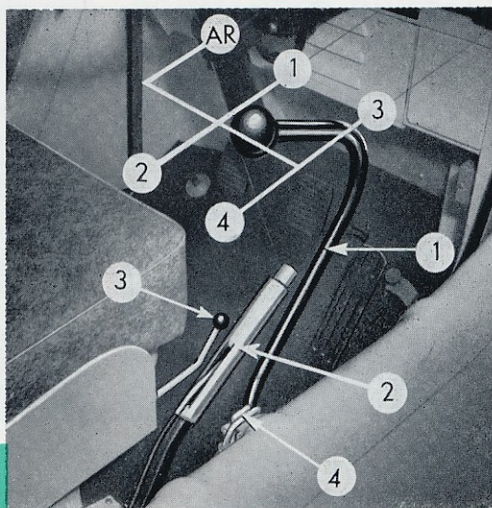


Fig. 6 - Passage des vitesses
Levier de frein à main
(cabine avancée)

COMMANDES DE FREIN DE SECOURS ET ROBINET DE BATTERIE

- 1 - Robinet de commande de frein de secours.
A - fermé.
B - ouvert.
- 2 - Robinet de batterie.

Nota. La commande de frein de secours est identique pour cabines avancée et semi-avancée.

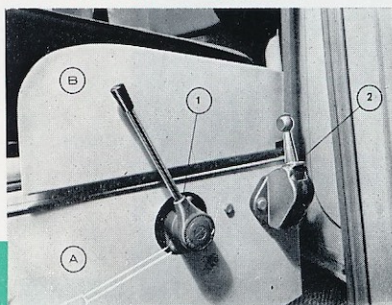


Fig. 7 - Commande de frein de secours
et robinet de batterie (cabine semi-avancée)

INSTALLATION DE CLIMATISATION cabine semi-avancée

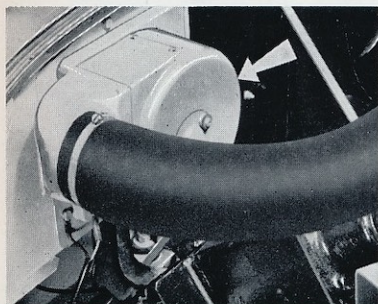


Fig. 8 - Emplacement de l'appareil
de climatisation (cabine semi-avancée)

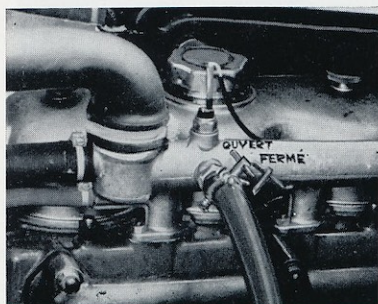


Fig. 9 - Robinet de circuit d'eau du
climatiseur (cabine semi-avancée)

INSTALLATION DE CLIMATISATION (cabine avancée)

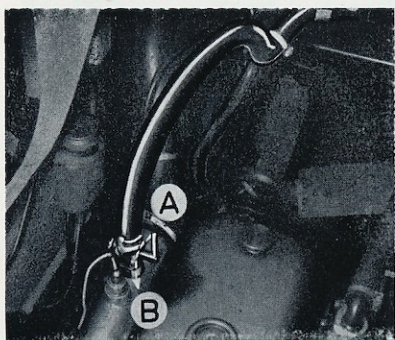


Fig. 10 - Robinet de circuit d'eau du climatiseur (cabine avancée)

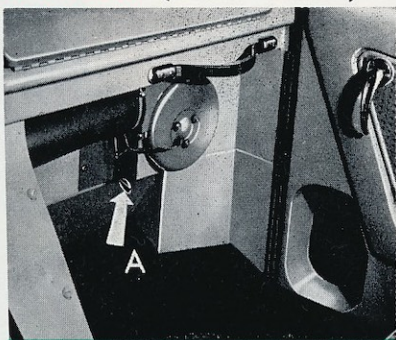


Fig. 11 - Emplacement du climatiseur (cabine avancée)

RÉGLAGE DU SIÈGE CONDUCTEUR

(pour toutes cabines)

Réglage en hauteur : 3 positions.

Réglage longitudinal : 7 positions.

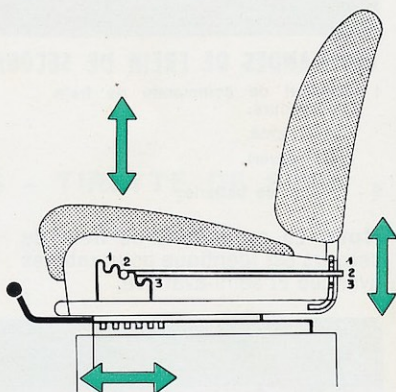
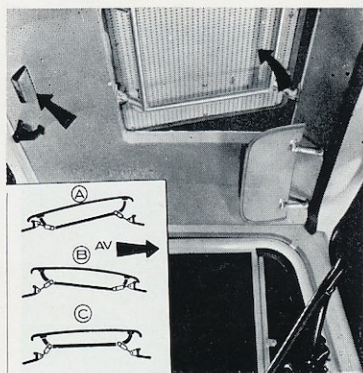


Fig. 12 - Réglage du siège du conducteur



UTILISATION DU TOIT OUVRANT

(cabine semi-avancée)

A - ouvert vers l'avant.

B - ouvert vers l'arrière.

C - pleine ouverture.

Fig. 13 - Toit ouvrant et éclairage (cabine semi-avancée)

COMMANDES DIVERSES

(cabine avancée)

Commande de stop
Robinet de batterie
Commande de réducteur

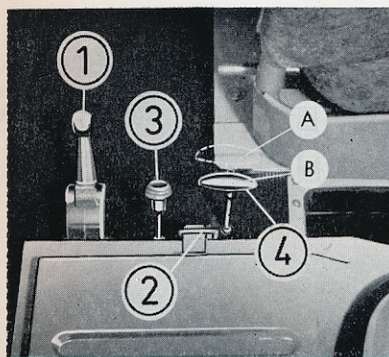


Fig. 14 - Commandes diverses sur cabine avancée

- 1 - Robinet de batterie.
- 2 - Fermeture du capot intérieur moteur
- 2 - Commande de stop.
- 4 - Commande de réducteur.
- A - vitesse directe.
- B - vitesse réduite.

LAVE-GLACE



Fig. 16 - Emplacement du réservoir du lave-glace (cabine semi-avancée)

REPLISSAGE DU RADIATEUR D'EAU

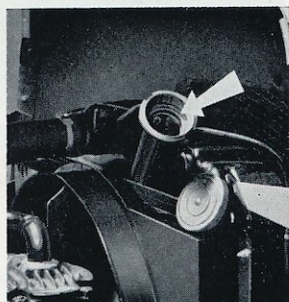


Fig. 15 - Remplissage du radiateur (cabine avancée)

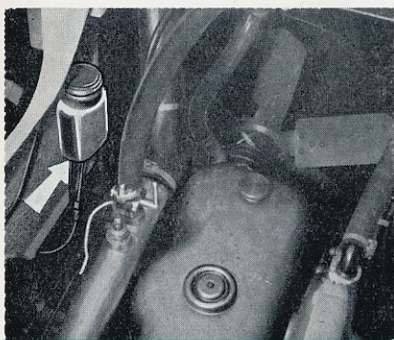


Fig. 17 - Emplacement du réservoir de lave-glace (cabine avancée)

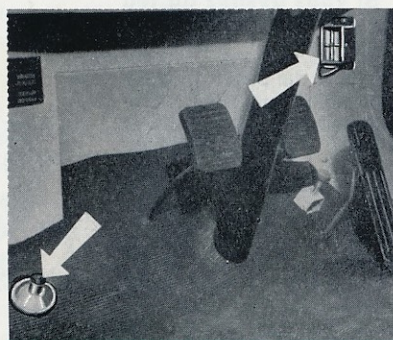


Fig. 18 - Commande au pied du lave-glace et volet de chauffage côté conducteur (cabine avancée)

CONSEILS SUR L'UTILISATION DU ROBINET DE BATTERIE

Couper le circuit en cas d'arrêt prolongé, notamment chaque soir, mais attention, ne couper le circuit qu'après avoir arrêté le moteur, sinon la jauge à combustible risquerait d'être détériorée.



Fig. 19 - Ouverture du volet d'accès au remplissage du radiateur (cabine avancée)

- 1° - Appuyez sur le monogramme UNIC, dès qu'on lâche la pression, le volet s'ouvre de lui-même.
- 2° - Pour fermer, réappuyez sur le monogramme.

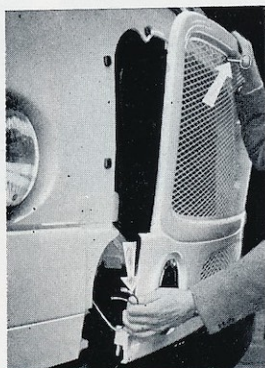


Fig. 20 - Ouverture et fermeture de la calandre donnant accès au radiateur (cabine avancée)

- 1° - Ouvrir à l'aide du carré spécial les 2 fermetures supérieures.
- 2° - Débrancher les fils d'alimentation des 2 phares incorporés dans la calandre.
- 3° - Dégager la partie supérieure en la soulevant un peu.

ALLUME-CIGARE

Si vous désirez du feu

Poussez à fond l'allume-cigare dans son alvéole, attendez quelques secondes, dès que l'embout est incandescent, l'allume-cigare se recule automatiquement pour se mettre hors-circuit.

Vous pouvez alors prendre du feu au contact de son embout, le replacer ensuite dans son alvéole mais sans le pousser à fond.

OUVERTURE DU CAPOTAGE

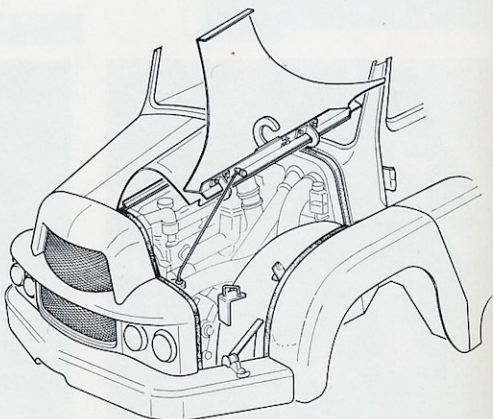


Fig. 21 - Ouverture du capotage sur cabine semi-avancée

CHAPITRE IV

Conduite du véhicule

LE RODAGE DE VOTRE UNIC

Au cours des 1.500 premiers kilomètres :

- Réduisez la vitesse et la charge à 80 % des possibilités maxi.
- Ne roulez jamais à pleine vitesse de façon prolongée. Cette période de rodage est très importante, elle aura une influence capitale sur la longévité de votre moteur.

NE SURCHARGEZ PAS VOTRE VÉHICULE

Si la surcharge procure **PARFOIS** un bénéfice illusoire, c'est **TOUJOURS** une infraction au Code de la Route et à la coordination des transports.

RÉPARTISSEZ CORRECTEMENT LA CHARGE

La surcharge d'un essieu au détriment de l'autre :

- compromet l'efficacité du freinage
- accélère l'usure des pneus et des garnitures
- durcit la direction (surcharge de l'essieu AV).

RESPECTEZ LES CHARGES MAXIMA PRÉVUES POUR CHAQUE ESSIEU - ÉVITEZ TOUTE SURCHARGE LOCALE

AU DÉPART

Ne négligez pas les vérifications coutumières :

- Niveau d'huile du moteur, de la pompe d'injection et du compresseur.

- Niveau d'eau dans le radiateur.
- Niveau du combustible.
- Pression des pneumatiques.

MISE EN MARCHÉ

Ouvrez le robinet de batterie.

Assurez-vous que le levier de vitesses est au point mort.

Pour démarrer le moteur à froid il est préférable de débrayer afin d'éliminer la résistance de la boîte de vitesses et d'éviter un à-coup indésirable si, par mégarde une vitesse est enclenchée.

Si, pour une cause accidentelle (batterie déchargée, démarreur défectueux) vous êtes obligé de mettre en marche par remorquage ou dans une descente, engagez la 3^e simple, mais non la 1^{re} ni la 2^e, ceci afin d'éviter une fatigue anormale de la boîte et de la transmission.

N'EMBALLEZ JAMAIS UN MOTEUR FROID

Avant de partir, laissez-le tourner 1 à 2 minutes pour être certain que la circulation d'huile soit établie. Inutile de laisser chauffer trop longuement le moteur à vide ; démarrez à faible allure en restant sur une combinaison de vitesse suffisamment basse.

Ne demandez jamais le maximum de puissance au moteur tant que la température de 70° C n'est pas atteinte.

ASSUREZ LE DESSERRAGE COMPLET DU FREIN A MAIN

Une recommandation aussi élémentaire peut paraître superflue. Cependant, le frein à main étant à **double cliquet**, pour assurer son desserrage complet il faut :

Augmenter d'abord le serrage et avant de relâcher la traction du levier, enfoncer le poussoir de la poignée pour dégager le cliquet 1.

En maintenant la pression sur le poussoir, repousser le levier en butée vers l'AV en insistant suffisamment pour que le cliquet 2 se dégage : on doit alors percevoir nettement le choc provoqué par le déroulement de la chaîne de commande jusqu'à sa fin de course.

FAITES UN ESSAI DE FREINAGE

Chaque matin, en début de parcours pour vous assurer que l'installation fonctionne correctement.

LE FREIN DE SECOURS A AIR COMPRIMÉ NE DOIT EN AUCUN CAS ÊTRE UTILISÉ COMME FREIN DE PARCAGE

Si vous devez laisser le véhicule en stationnement dans une pente complétez l'action du frein à main en engageant la 1^{re} vitesse ou la marche AR.

ATTENTION DANS UNE DESCENTE

- **Ne laissez jamais le véhicule débrayé.**
- **Ne laissez jamais le levier de vitesses au point mort.**
- **N'utilisez jamais le frein de secours comme frein de ralentissement.**

Le moteur peut, dans une certaine mesure servir comme frein de ralentissement à condition de choisir pour descendre une pente la combinaison de vitesse qui aurait été utilisée pour la monter. Combinez l'action des freins et de la boîte de vitesses pour contrôler constamment la vitesse de rotation du moteur qui ne doit jamais dépasser le maximum admis (voir page 15).

Nota :

- Evitez d'utiliser simultanément le frein à main et le frein au pied.
- Après utilisation prolongée du frein au pied ayant entraîné un échauffement important des tambours, ne bloquez pas le frein à main avant refroidissement des tambours.

COMBUSTIBLE

N'attendez pas d'épuiser complètement le réservoir. Ravitaillez-vous avant que l'aiguille de jauge soit au zéro ainsi vous ne risquerez pas de panne sèche et éviterez l'introduction d'air dans les canalisations de combustible ce qui obligerait à procéder au réamorçage du circuit de combustible (voir page 46)

CONSEILS POUR L'UTILISATION DE LA BOITE DE VITESSES

La consommation de combustible varie très sensiblement avec les conditions d'utilisation : charge, profil du parcours, état de la route, vitesse moyenne. Mais elle est également influencée par la façon dont le conducteur utilise le changement de vitesses. Le moteur UNIC est un Diesel rapide de conception moderne qui se plaît à tourner au-dessus de 2.000 tr/mn. Toutefois, si le moteur ralentit en abordant une pente, il n'y a pas lieu de passer sur un rapport inférieur tant que la vitesse de rotation n'est pas tombée au-dessous de 1.800 tr/mn, il en est ainsi pour chaque rapport de vitesse.

Le conducteur d'un véhicule UNIC a le privilège de disposer d'une boîte de 8 vitesses avec réducteur pneumatique présélectif incorporé. Ce dispositif perfectionné supprime de nombreuses manœuvres du levier de vitesses tout en permettant de maintenir le moteur à sa vitesse de rotation optimum, et ceci par une manœuvre simple, sans fatigue pour le conducteur.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU RÉDUCTEUR

Position initiale : Le baladeur b, solidaire de l'arbre de sortie est engagé sur le pignon a, dont la rotation est alors transmise directement, dans le rapport 1, à l'arbre de sortie (schéma 1).

Première opération : Le conducteur met le robinet 3 en position A ; c'est une opération de présélection et pour l'instant, aucun changement n'intervient dans la transmission.

Deuxième opération : Le conducteur débraye à fond ce qui a pour effet d'ouvrir la valve 4 et d'envoyer l'air comprimé au robinet 3 ; ce dernier étant en position " baissé " dirige l'air comprimé dans la chambre avant du cylindre de commande 5 dont le piston se déplace et engage le baladeur b sur le pignon c ; cet engagement s'effectue « en douceur » grâce à un puissant synchroniseur.

La rotation du pignon A est alors transmise au pignon C, donc à l'arbre de sortie, par un train de pignons intermédiaires dans un rapport approprié (schéma 2).

Troisième opération : Le conducteur embraye : La valve 4 se ferme et met à l'air libre la tuyauterie qui était précédemment alimentée en air comprimé.

Le processus se répète en sens inverse lorsque le conducteur place le robinet en position B et qu'ensuite il débraye à fond. Tout débrayage qui n'a pas été précédé d'un changement de position du robinet reste sans effet sur le réducteur.

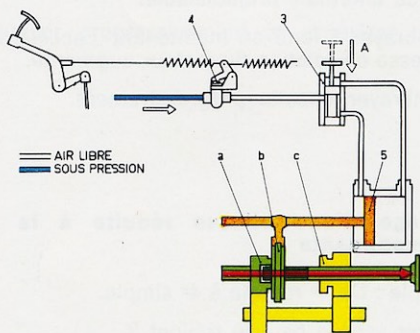


Schéma 1

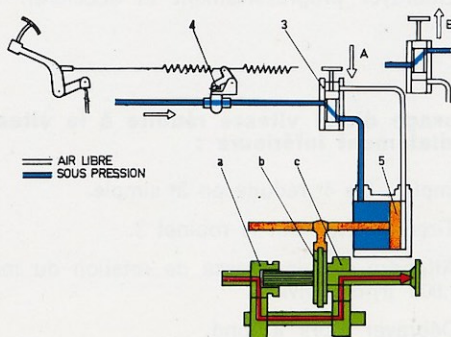


Schéma 2

Fig. 22 - Schémas de fonctionnement du réducteur de vitesses.

PASSAGE DES VITESSES

Passage d'une vitesse simple à la vitesse réduite correspondante :

Exemple : De 4^e simple en 4^e réduite.

- Pousser vers le bas le robinet 3.
- Attendre que la vitesse de rotation du moteur tombe à 1.800 tr/mn environ ; un changement de combinaison au-dessus de ce nombre de tr/mn imposerait à la boîte une fatigue anormale préjudiciable.
- Débrayer à fond en maintenant l'accélération pour que la vitesse de rotation du moteur augmente.
- Embrayer ensuite progressivement.

Passage d'une vitesse réduite à la vitesse simple correspondante :

Exemple : De 4^e réduite à 4^e simple.

- Tirer vers le haut le robinet 3.
- Accélérer jusqu'à ce que le moteur tourne au voisinage de sa vitesse de rotation maximum.
- Lâcher l'accélérateur et débrayer à fond.
- Embrayer progressivement et accélérer.

Passage d'une vitesse réduite à la vitesse simple immédiatement inférieure :

Exemple : De 4^e réduite en 3^e simple.

- Tirer vers le haut le robinet 3.
- Attendre que la vitesse de rotation du moteur tombe à 1.800 tr/mn environ.
- Débrayer alors à fond.
- Amener le levier des vitesses au point mort puis passer sur la combinaison inférieure (Double débrayage pour passer de 2^e en 1^{re}).
- Embrayer progressivement et accélérer.

Passage d'une vitesse simple à la vitesse réduite immédiatement supérieure :

Exemple : De 3^e simple en 4^e réduite.

- Pousser vers le bas le robinet 3.
- Accélérer jusqu'à ce que le moteur tourne au voisinage de sa vitesse de rotation maximum.
- Lâcher l'accélérateur et débrayer à fond.
- Amener le levier de vitesses au point mort puis passer sur la combinaison supérieure.
- Embrayer progressivement et accélérer.

*

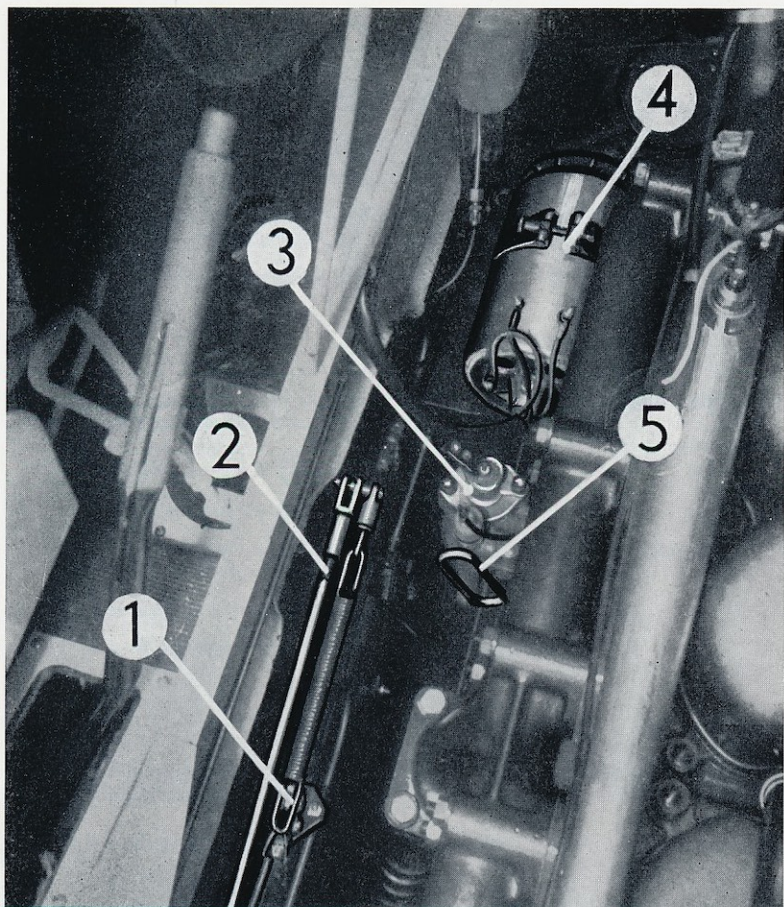


Fig. 23 - Vue du moteur capot ouvert sur cabine avancée.

- 1 - Chape de la valve de commande du réducteur.
- 2 - Tringle et chape de commande de débrayage.
- 3 - Filtre à huile.
- 4 - Dynamo.
- 5 - Jauge d'huile du carter moteur.

Entretien général Graissage

1 - MOTEUR

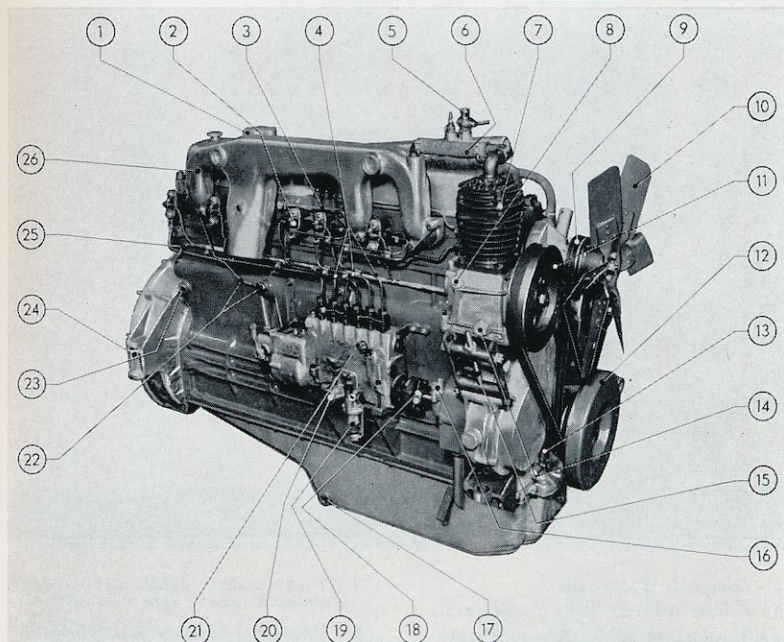


Fig. 24 - Vue d'ensemble 3/4 droit du moteur 6 cylindres.

- | | |
|---|--|
| 1 - Remplissage d'huile. | 14 - Vidange du compresseur. |
| 2 - Injecteurs. | 15 - Tension de la courroie du compresseur. |
| 3 - Tube d'huile pour graissage de rampe de culbuteurs. | 16 - Prise de câble de commande de compte-tours. |
| 4 - Tubes d'injection. | 17 - Vidange de carter-moteur. |
| 5 - Robinet de circuit d'eau du climatiseur. | 18 - Accouplement de pompe d'injection. |
| 6 - Entrée d'air pour le compresseur. | 19 - Préfiltre. |
| 7 - Compresseur d'air. | 20 - Pompe d'alimentation. |
| 8 - Remplissage d'huile du compresseur. | 21 - Jauge d'huile de pompe d'injection. |
| 9 - Graissage de pompe à eau. | 22 - Tube de canalisation d'huile au compresseur de pression. |
| 10 - Ventilateur. | 23 - Vidange d'eau du bloc-cylindres. |
| 11 - Poulie de commande de compresseur. | 24 - Support AR du moteur. |
| 12 - Damper. | 25 - Tube de retour de gas-oil. |
| 13 - Plaquette de tension de chaîne de distribution. | 26 - Collecteur général d'entrée d'air. (moteur et compresseur). |

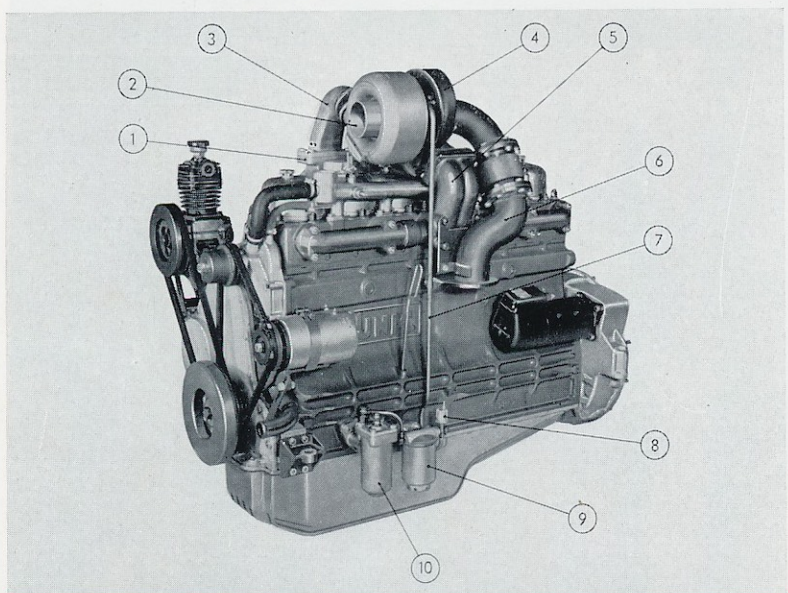


Fig. 25 - Vue d'ensemble 3/4 gauche d'un moteur 6 cylindres équipé d'un turbo-compresseur.

- | | |
|---|--|
| 1 - Collecteur d'admission. | 7 - Tube d'amenée d'huile au turbo-compresseur. |
| 2 - Arrivée d'air au turbo-compresseur. | 8 - Manomètre de basse pression d'huile. |
| 3 - Tubulure de sortie d'air surpressé. | 9 - Filtre à huile en dérivation (à cartouche papier non récupérable). |
| 4 - Turbo compresseur. | 10 - Filtre à huile principal (à lamelles). |
| 5 - Collecteur d'échappement. | |
| 6 - Tuyauterie d'échappement. | |

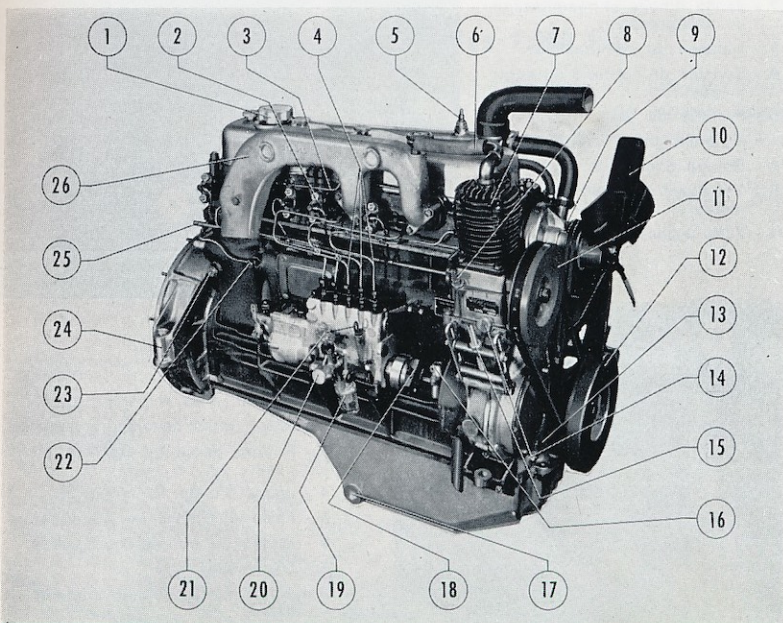


Fig. 26 - Vue d'ensemble 3/4 droit du moteur 5 cylindres.

- | | |
|---|--|
| 1 - Remplissage d'huile du moteur. | 15 - Vis de tension de la courroie du compresseur. |
| 2 - Injecteurs. | 16 - Branchement du câble du compte-tours. |
| 3 - Tuyauterie d'huile de la rampe des culbuteurs. | 17 - Vidange du carter d'huile. |
| 4 - Tuyaux d'alimentation des injecteurs. | 18 - Entraînement de la pompe d'injection. |
| 5 - Manocontact d'eau. | 19 - Préfiltre à gas-oil (pompe CMS). |
| 6 - Alimentation d'air au compresseur. | 20 - Pompe d'alimentation gas-oil. |
| 7 - Compresseur. | 21 - Remplissage et jauge d'huile sur pompe d'injection. |
| 8 - Remplissage et jauge d'huile du compresseur. | 22 - Branchement de la canalisation de pression d'huile. |
| 9 - Graisseur de la pompe à eau. | 23 - Bouchon de vidange d'eau du bloc cylindre. |
| 10 - Ventilateur. | 24 - Support arrière du moteur. |
| 11 - Poulie du compresseur. | 25 - Rampe de retour gas-oil. |
| 12 - Damper. | 26 - Collecteur d'admission d'air. |
| 13 - Plaque de visite de la chaîne de distribution. | |
| 14 - Vidange du compresseur. | |

- 1 - Accès aux injecteurs.
- 2 - Remplissage d'huile moteur.
- 3 - Arrivée d'air au compresseur.
- 4 - Compresseur d'air.
- 5 - Graissage de la pompe à eau.
- 6 - Bouchon du radiateur.
- 7 - Jauge d'huile et remplissage du compresseur.
- 8 - Vidange du compresseur.
- 9 - Tension de courroie du compresseur.
- 10 - Préfiltre de gas-oil.
- 11 - Accrochage du capot.
- 12 - Pompe d'injection.
- 13 - Tubulure d'arrivée d'air au moteur.
- 14 - Filtre à gas-oil.

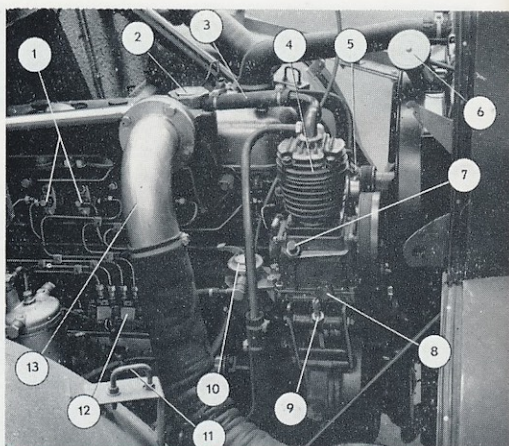


Fig. 27 - Vue d'ensemble moteur 6 cylindres - Capot ouvert sur cabine semi-avancée.

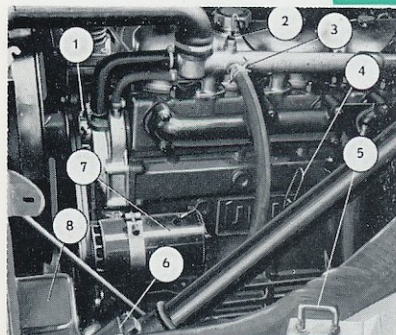


Fig. 28 - Vue d'ensemble moteur 6 cyl. 3/4 gauche - Capot ouvert sur cabine semi-avancée.

- 1 - Graissage de la pompe à eau.
- 2 - Manocontact de température d'eau.
- 3 - Robinet de circuit d'eau du climatiseur.
- 4 - Jauge d'huile du moteur.
- 5 - Patte d'accrochage du capot.
- 6 - Accès au boîtier de direction.
- 7 - Dynamo.
- 8 - Appareil de climatisation de la cabine.

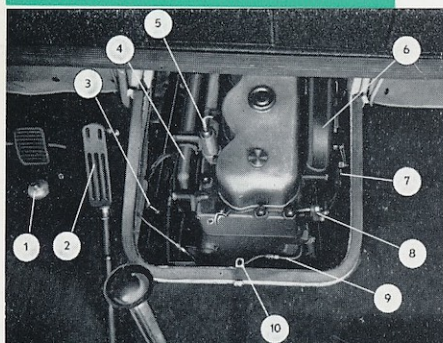


Fig. 30 - Accessibilité du moteur par le capot intérieur sur cabine semi-avancée.

- 1 - Commande de lave-glace au pied.
- 2 - Pédale d'accélérateur.
- 3 - Palonnier de commande d'accélérateur (côté gauche).
- 4 - Collecteur d'échappement.
- 5 - Thermo-contact d'eau.
- 6 - Collecteur d'admission d'air.
- 7 - Commande d'accélération (sur pompe d'injection).
- 8 - Injecteur.
- 9 - Tuyauterie de pression d'huile.
- 10 - Attache du capot intérieur de cabine.

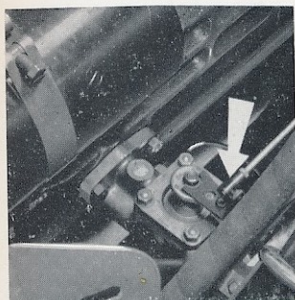


Fig. 29 - Accessibilité au filtre à huile.

VIDANGE

1^{re} Vidange : à effectuer aux premiers 1000 km

Vidanger ensuite :

Tous les 1.500 km

Par temps froid ou dans des conditions d'utilisation imposant de courts trajets avec de fréquents démarrages à froid.

Tous les 3.000 km

Dans des conditions d'utilisation normales.

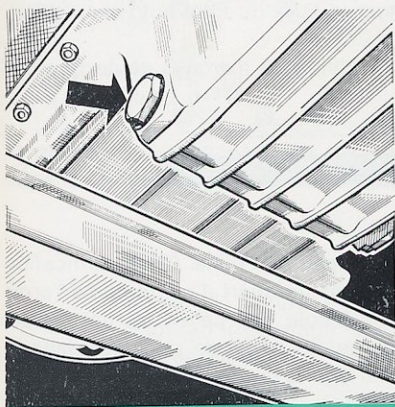


Fig. 31 - Vidange du carter d'huile du moteur.

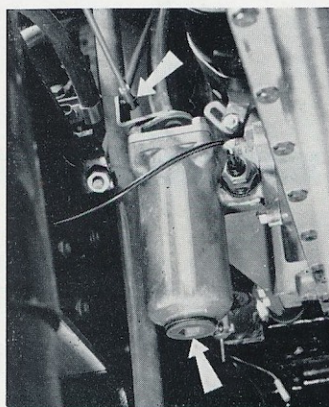


Fig. 32 - Vidange du filtre à huile et graissage commande.

REEMPLISSAGE

Contenance du carter au maxi de la jauge :

Moteur MZ 52 (5 cyl.) : 15 litres

Moteur MZ 42 (6 cyl.) : 18 litres

SPÉCIFICATIONS

Pour températures ambiantes comprises entre -10°C et $+35^{\circ}\text{C}$:

Huile SAE 30, détergente, supplément 1.

Pour températures ambiantes supérieures à $+35^{\circ}\text{C}$:

Huile SAE 50, détergente, supplément 1.

Pour températures ambiantes inférieures à -10°C :

Huile SAE 20, détergente, supplément 1.

RECOMMANDATIONS

- Vidangez lorsque le moteur est chaud pour obtenir un meilleur écoulement de l'huile usée.
- N'oubliez pas de vidanger la cuve du filtre auto-décrasseur.
- Évitez de mélanger des huiles de marques et de qualités différentes.
- Vérifiez le bon état du joint des bouchons de vidange et assurez-vous du blocage des bouchons après chaque vidange.
- Vérifiez journallement le niveau de l'huile. Cette vérification ne doit être faite qu'au moins un quart d'heure après l'arrêt du moteur ; l'huile qui s'écoule des paliers et des parois met, en effet, un certain temps avant de retomber dans le carter ; il est donc normal que le niveau baisse à la mise en route.
- Il est inutile de maintenir le niveau constamment au maxi de la jauge.

CULASSES

Effectuez un resserrage des écrous de culasses :

Aux premiers 1.000 km

A 6.000 km : 1^{re} visite de garantie

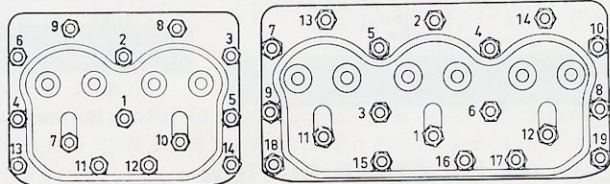
A 15.000 km : 2^e visite de garantie

Ensuite tous les 15.000 km

Opérez à l'aide d'une clé dynamométrique en respectant le processus indiqué ci-après :

1^{re} phase

Serrage à 7 à 9 m/kg.



2^e phase

Serrage à effectuer en 3 opérations :

1^o - à 10 m/kg

2^o - à 14 m/kg

3^o - 15 à 17 m/kg

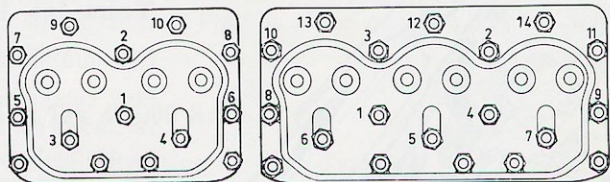


Fig. 33 - Ordre de serrage des écrous de culasses.

Nota :

En cas de remplacement d'un joint de culasse procéder à un nouveau resserrage des écrous de culasse après quelques heures de marche, le moteur étant chaud.

SOUPAPES

Après intervention sur les culasses : remplacement du joint resserrage des écrous, vérifiez le jeu entre la queue de chaque soupape et son culbuteur.

Jeu aux culbuteurs mesuré à froid :

admission : 0,25 mm

échappement : 0,35 mm

ARRIVÉE D'HUILE SUR CULASSES

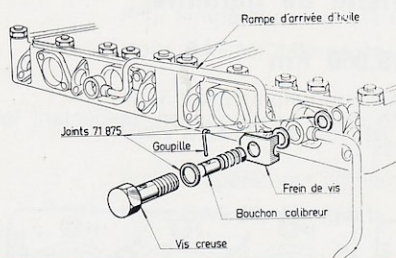


Fig. 34 - Vis creuses de lubrification de la rampe des culbuteurs.

Tous les 15.000 km

Démontez les 2 vis creuses des raccords d'arrivée d'huile sur les culasses. Nettoyez à l'essence le bouchon calibreur placé dans chaque vis creuse.

Remonter en prenant soin de placer le frein de vis entre 2 joints.

Bloquez la vis et rabattez avec soin le frein sur les 6 pans.

CHAÎNE DE DISTRIBUTION



Fig. 35 - Accès pour tension à la chaîne de distribution sur moteur.

Tous les 15.000 km

Retendre la chaîne.

Pour cela, retirez le petit couvercle fixé par 2 vis sur le carter de distribution, à gauche de la poulie vilebrequin.

Dévissez le contre-écrou PAL, puis à l'aide d'une clé pipe de 23 débloquez l'écrou du tendeur : la tension de la chaîne s'effectue alors grâce au ressort de rappel du tendeur.

Rebloquez l'écrou, puis le contre-écrou et remplacez le couvercle.

POMPE D'INJECTION

Tous les 3.000 km

Vidange du carter de pompe.

Dévissez complètement le bouchon de vidange à la partie inférieure du couvercle de régulateur. Rebouchez après écoulement. Versez 0,250 litre d'huile moteur par l'orifice de jauge : Après stabilisation, le niveau doit s'établir entre les 2 traits gravés sur la jauge.

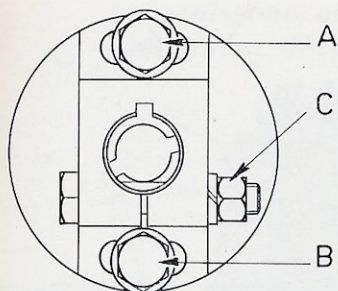


Fig. 36 - Serrage de l'accouplement de la pompe d'injection.

Tous les 15.000 km

Vérification du calage de la pompe et resserrage du plateau d'accouplement (fig. 35).

Valeur de l'avance initiale à l'injection :

- Moteurs MZ 42 - MZ 52 avec pompe PM type CB : Arbre de pompe à 11° avant PMH ou piston moteur à 5,52 mm avant PMH.
- Moteurs M 42 - MZ 52 avec pompe Sigma type CMS : Arbre de pompe à 10° 5 avant PMH ou piston moteur à 5,04 mm avant PMH.
- Moteurs MZ 42 C avec pompe Sigma type CMS : Arbre de pompe à 12° avant PMH ou piston moteur à 6,54 mm avant PMH.

Tous les 45.000 km

Vérification et réglage au banc d'essai.

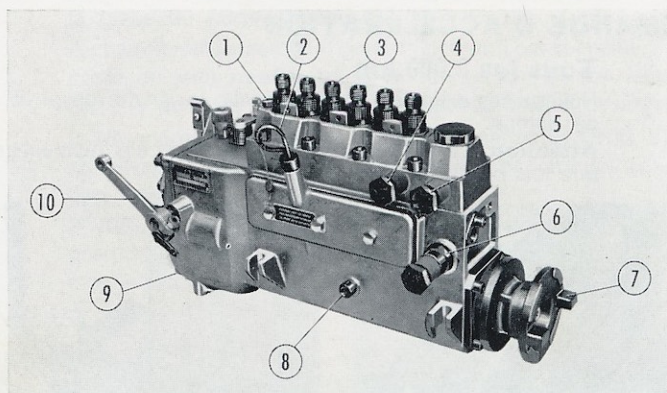


Fig. 37 - Vue d'ensemble de la pompe d'injection CBC - 6 cylindres.

- | | |
|---|---|
| 1 - Vis de purge d'air. | 6 - Refoulement (pompe d'alimentation). |
| 2 - Jauge d'huile et remplissage. | 7 - Manchon d'entraînement. |
| 3 - Raccords de refoulement. | 8 - Bouchon de trop-plein. |
| 4 - Raccord d'entrée dans la pompe d'injection. | 9 - Vidange d'huile. |
| 5 - Aspiration (pompe d'alimentation). | 10 - Levier de commande du régulateur. |

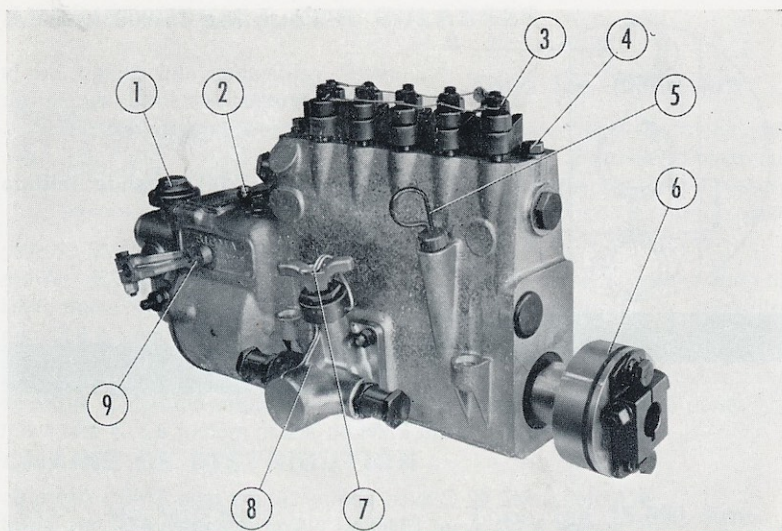


Fig. 38 - Vue d'ensemble de la pompe d'injection CMS - 5 cylindres.

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| 1 - Reniflard. | 5 - Jauge d'huile et remplissage. |
| 2 - Levier de stop. | 6 - Plateau d'accouplement. |
| 3 - Raccord d'alimentation. | 7 - Tirette d'amorçage. |
| 4 - Vis de purge d'air. | 8 - Pompe d'alimentation. |
| | 9 - Commande d'accélération. |

COMMANDE D'ACCÉLÉRATION

Tous les 3.000 km

Huilage des articulations sur pédale, levier de renvoi et levier de pompe.

Attention : Le câble de la commande d'accélération est graissé une fois pour toutes par le fournisseur.

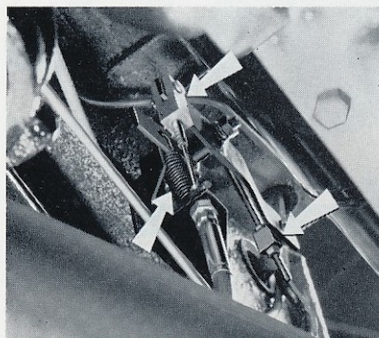


Fig. 39 - Palonnier de commande d'accélération (cabine semi-avancée).

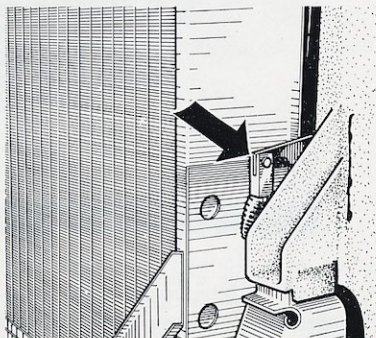


Fig. 40 - Palonnier de commande d'accélération (cabine avancée).

Le graissage en cours d'utilisation est formellement déconseillé.

Il n'aurait pour résultat que l'introduction de sable dans la gaine avec risque de grippage du câble. La seule opération d'entretien du câble se limite à la vérification des soufflets protégeant les extrémités : Assurez-vous de leur fixation correcte et de leur bon état. Remplacez-les si nécessaire.

INJECTEURS

Tous les 15.000 km

Faites vérifier par un spécialiste UNIC, le bon fonctionnement des injecteurs et leur tarage : 200 kg/cm².

N'utilisez que les injecteurs du type prévu pour le moteur (voir page 9).

IMPORTANT

Avant de dévisser l'écrou fixant l'injecteur sur le porte-injecteur :

Détendre complètement le ressort de pression

afin de ne pas détériorer les 2 ergots d'orientation prévus sur la glace du porte-injecteur.

A chaque remontage d'un porte-injecteur il est conseillé d'interposer un joint **neuf** entre le porte-injecteur et son logement dans la culasse, mais deux précautions sont à observer :

1° Ne montez que le joint spécial, référence UNIC 214.098 en cuivre rouge $\varnothing 19,5 \times 9,5$, épaisseur 3 ; ce joint doit coulisser librement sur le nez d'injecteur.

2° Assurez-vous que le joint usagé a bien été extrait : la superposition de 2 joints amènerait de graves perturbations dans le fonctionnement du moteur.

TUBES D'INJECTION

Si vous devez remplacer un tube, ne montez que le modèle d'origine fourni par notre Service Pièces Détachées. Respectez les consignes de montage données ci-après et veillez à replacer aux emplacements définis fig. 40, les colliers antivibratoires réunissant les tubes 2 à 2.

La bonne tenue des tubes en dépend.

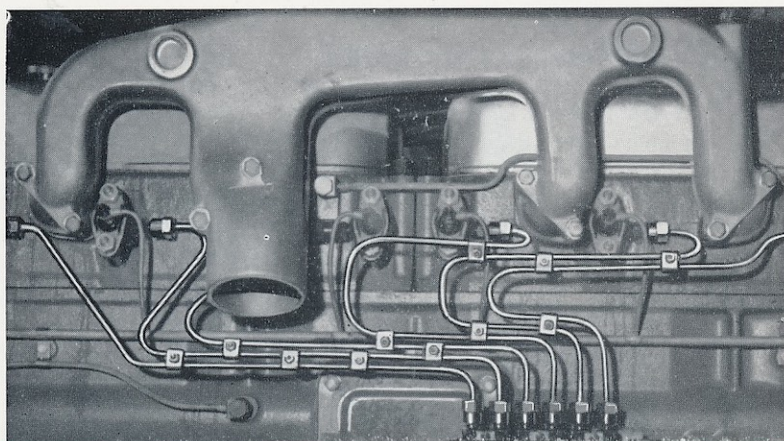
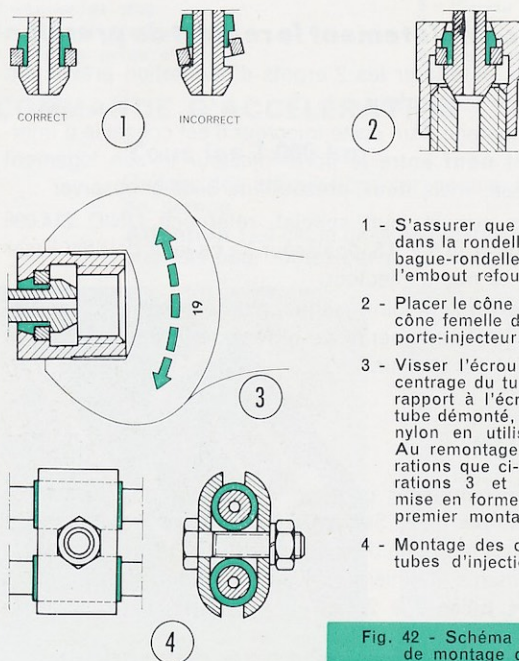


Fig. 41 - Assemblage des tubes d'injection (moteur 6 cylindres).

CONSIGNES POUR LE MONTAGE DES TUBES



- 1 - S'assurer que la bague nylon est centrée dans la rondelle d'appui et que l'ensemble bague-rondelle repose correctement sur l'embout refoulé.
- 2 - Placer le cône mâle du tube en appui sur le cône femelle de l'embout de pompe ou de porte-injecteur.
- 3 - Visser l'écrou à la main en assurant le centrage du tube et de la bague nylon par rapport à l'écrou. Avant de remonter un tube démonté, décoller l'écrou de la bague nylon en utilisant une clé plate de 19. Au remontage, observer les mêmes opérations que ci-dessus. Toutefois, les opérations 3 et 4 seront facilitées par la mise en forme de la bague nylon faite au premier montage.
- 4 - Montage des colliers anti-vibrants sur les tubes d'injection.

Fig. 42 - Schéma représentant les consignes de montage des tubes d'injecteurs.

FILTRE A COMBUSTIBLE

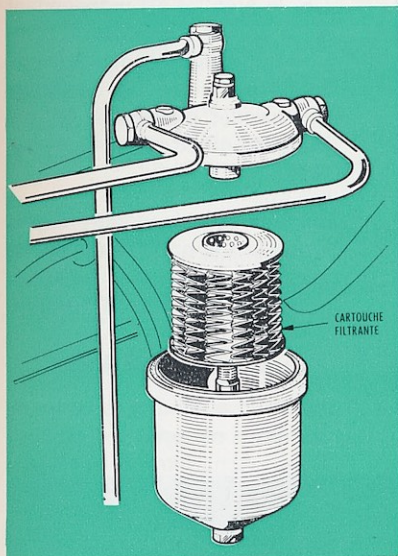


Fig. 43 - Filtre à combustible détaillé.

Le fonctionnement correct du matériel d'injection et sa longévité sont liés au bon filtrage du combustible.

Ne négligez donc pas l'entretien du filtre.

Tous les 9.000 km

Déposez la cuve du filtre et rincez-la. Remplacez la cartouche filtrante : la cartouche usagée ne se nettoie pas et doit être jetée. Remontez la cuve avec soin.

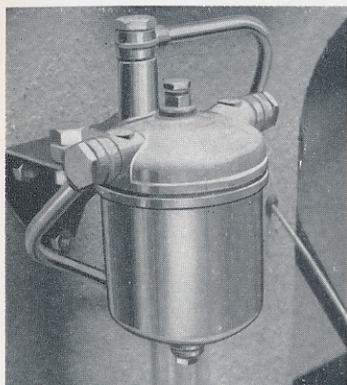


Fig. 44 - Accessibilité du filtre à combustible (cabine semi-avancée).

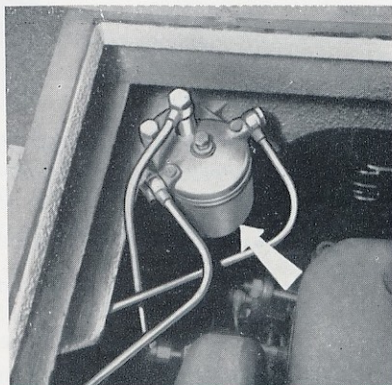


Fig. 45 - Accessibilité du filtre à combustible (cabine avancée).

PRÉFILTRE A COMBUSTIBLE

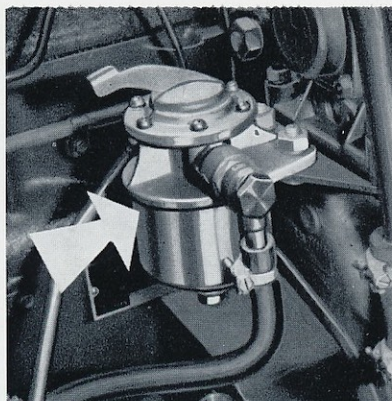


Fig. 46 - Accessibilité du préfiltre à combustible.

Dans le cas de pompe PM type CB, le préfiltre est indépendant de la pompe d'injection. Il comporte une petite pompe à membrane actionnée par un levier qui permet d'effectuer le réamorçage du circuit de combustible.

Dans le cas de pompe Sigma type CMS le préfiltre est monté sur la pompe d'alimentation accolée à la pompe d'injection.

Tous les 3.000 km

Déposez et rincez la cuve du préfiltre ; nettoyez à l'essence la cartouche filtrante et remontez avec soin.

PURGE DU CIRCUIT DE COMBUSTIBLE

Après toute intervention sur le circuit de combustible : dépose de la pompe, dépose de la cuve du filtre ou démontage d'une partie quelconque de la tuyauterie, il est indispensable de procéder au réamorçage du circuit.

Pour cela :

Après avoir resserré tous les raccords, dévissez de quelques tours la vis de purge située à la partie supérieure AR de la pompe d'injection (fig. 37 page 41). Actionnez ensuite :

- le levier du préfiltre, dans le cas de pompe PM type CB,
- la tirette de la pompe d'alimentation, dans le cas de pompe Sigma type CMS, jusqu'à ce que le gas-oil sorte sans bulle d'air par la vis de purge.

Rebloquez alors la vis de purge.

PURGE DU RÉSERVOIR DE COMBUSTIBLE

Un réservoir de combustible respire : l'air prenant la place du gas-oil consommé est plus ou moins chargé de vapeur d'eau qui, à l'occasion d'une baisse de température, se condense sur les parois internes du réservoir et se mélange au gas-oil pour s'accumuler ensuite à la partie inférieure.

Si cette eau parvient à la pompe et aux injecteurs, elle aura un effet oxydant très préjudiciable à la tenue de surface aussi finies que celles des éléments de pompe et des aiguilles d'injecteurs ; en outre, cette eau risque d'entraîner la mise hors d'usage rapide de la cartouche filtrante.

Pour éliminer ces inconvénients, une sage précaution consiste à effectuer chaque semaine une vidange partielle du réservoir à combustible.

Pour cela, dévisser le bouchon de purge ménagé à la partie inférieure du réservoir et laissez s'écouler 3 à 4 litres de gas-oil. De cette façon, l'eau et autres dépôts qui s'accumulent au fond du réservoir seront éliminés.

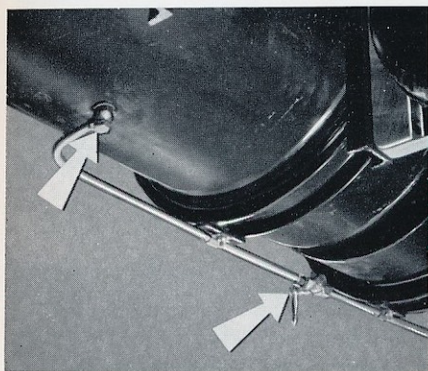


Fig. 47
Vue d'ensemble
des réservoirs à combustible.

Il est évident que de cette façon un peu de gas-oil est perdu, encore que ce gas-oil puisse être récupéré pour des nettoyages de pièces ; mais, de toute façon, le prix du gas-oil est peu de chose comparé à une réparation d'injecteur.

FILTRE A AIR

Tous les 3.000 km

Déposez la cuve inférieure du filtre et versez-y de l'huile moteur jusqu'à ce que le niveau atteigne la collerette ménagée sur la cuve. Ne dépassez pas ce niveau.

Tous les 15.000 km

- Déposez la cuve inférieure, videz l'huile polluée et nettoyez la cuve.

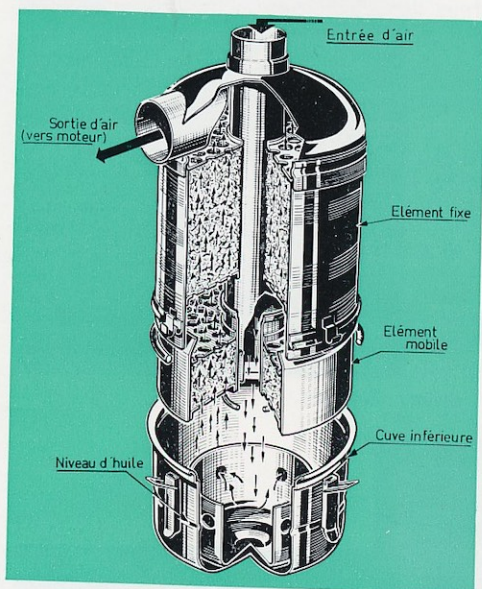


Fig. 48 - Vue en coupe du filtre à air.

- A la partie inférieure du tube central, retirez l'anneau élastique qui retient l'élément filtrant mobile.
- Dégagez cet élément filtrant et rincez-le dans un récipient contenant de l'essence ou du gas-oil ; enduisez-le d'huile moteur avant de le remettre en place.
- Remplissez la cuve inférieure avec de l'huile moteur jusqu'au niveau indiqué : Contenance 3,2 litres environ.
- Remplacez la cuve en veillant à ce que le joint soit bien en place.

IMPORTANT

Cas des moteurs :

MZ 42 C (6 cyl. suralimenté)
et MZ 52 (5 cyl.)

Sur ces moteurs le filtre à air est du type **sec**, voir en page 53 les instructions particulières au nettoyage de ce filtre.

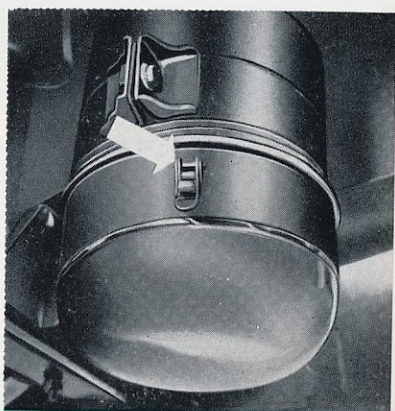


Fig. 49 - Accessibilité au filtre à air.

POMPE A EAU

Tous les 3.000 km

Graissage sous pression avec graisse spéciale pour roulements (figures : 25-26).

RADIATEUR D'EAU

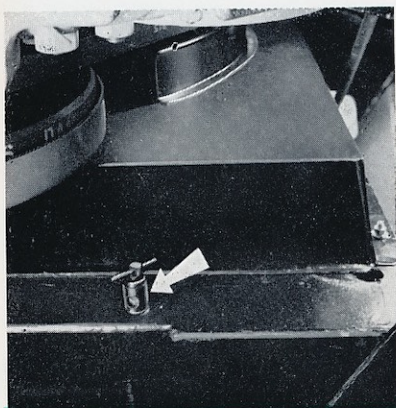


Fig. 50 - Accessibilité à la vidange du radiateur (cabine semi-avancée).

Chaque jour

Vérifiez le niveau de l'eau dans le radiateur. Complétez si nécessaire avec de l'eau propre, aussi douce que possible (eau de pluie de préférence). Contenance du circuit de refroidissement :

Moteur MZ 52 (5 cyl.) : 30 litres

Moteur MZ 42 (6 cyl.) : 36 litres

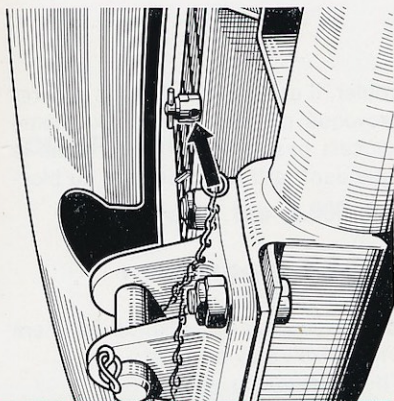


Fig. 51 - Vidange du radiateur (cabine avancée).

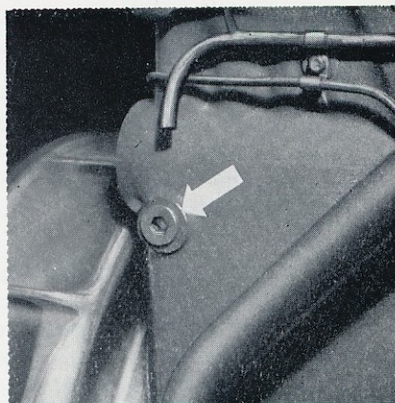


Fig. 52 - Bouchon de vidange d'eau sur bloc-cylindre.

Tous les 45.000 km ou à la fin de chaque hiver :

Effectuez un rinçage du radiateur ou, mieux, faites-le détartrer par un spécialiste UNIC.

PROTECTION CONTRE LE FROID

Les véhicules neufs livrés pendant la saison froide ont leur eau de refroidissement additionnée d'antigel dans une proportion assurant une protection efficace jusqu'à -15°C . L'addition d'antigel est signalée par un papillon collé sur le pare-brise.

Pensez à augmenter la proportion du mélange si le climat l'exige.

Si le circuit de refroidissement est insuffisamment protégé, vidangez-le en cas d'arrêt prolongé du véhicule.

Pour vidanger le circuit :

- Ouvrez le robinet à la base du radiateur, retirez le bouchon de remplissage pour faciliter l'écoulement de l'eau.
- Dévissez le bouchon à six-pans creux, prévu sur le côté droit du bloc-moteur, à l'AR.

ATTENTION

Lorsque l'eau s'arrête de couler, il est prudent de vous assurer que cet arrêt n'est pas provoqué par des dépôts (ou même par un début de gel). Pour cela passez un fil de fer dans le robinet du radiateur ainsi que dans le trou de vidange du bloc-moteur.

Par temps froid, n'oubliez pas que :

- Le remplissage du circuit avec de l'eau chaude facilitera le départ.
- Un cache-radiateur permettra à votre moteur d'atteindre plus rapidement sa température optimum.

COMPRESSEUR D'AIR

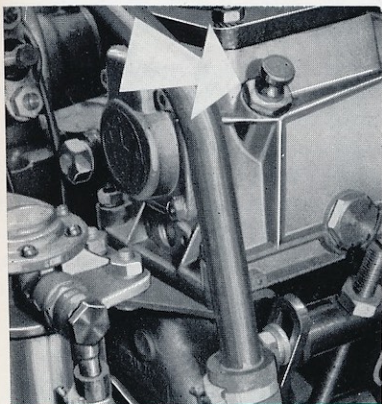


Fig. 53 - Remplissage d'huile du compresseur.

Tous les 500 km ou chaque jour :

Vérifiez le niveau de l'huile dans le carter ; complétez avec de l'huile moteur si le niveau est au voisinage du mini de la jauge.

Tous les 15.000 km :

Vidange et rinçage, remplissage au niveau (0,100 litre environ).

Après les premiers 1.000 km

Ensuite tous les 15.000 km

Démontage des clapets : Décalaminez-les soigneusement ; rodez si nécessaire à la potée d'émeri, nettoyez à l'essence ; remontez avec le plus grand soin.

COURROIES

Tous les 3.000 km

Vérifiez la tension des courroies. La paire de courroies entraînant le ventilateur et dynamo, se tend en desserrant l'écrou fixant le support de dynamo sur sa coulisse et en écartant la dynamo vers l'extérieur : rebloquez l'écrou. La courroie entraînant le compresseur d'air, se tend en agissant sur la vis de tension du compresseur après avoir desserré les boulons inférieur et supérieur sur les coulisses.

REMARQUES

Les courroies trop tendues se détériorent aussi rapidement que celles qui le sont trop peu.

Une courroie convenablement tendue doit accuser une flèche de 1 cm environ sous la pression du doigt.

L'entraînement du ventilateur et de la dynamo est assuré par une paire de courroies trapézoïdales. En cas de remplacement d'une courroie, les 2 courroies doivent être changées ensemble. Notre Service Pièces Détachées livre ces courroies par paires, sélectionnées en fonction de leur longueur, de façon que leur tension puisse être réglée uniformément.

DURITES

Tous les 15.000 km

Vérification de toutes les durites sur circulation d'eau et circuit de combustible ; les remplacer si elles présentent le moindre signe de détérioration. Serrer les colliers avec précaution et sans exagération.

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES AUX MOTEURS MZ 42 C SURALIMENTÉS PAR TURBO-COMPRESSEUR

Le turbo-compresseur est un appareil simple et robuste, mais sa vitesse de rotation, très élevée, le rend très susceptible à certains accidents, tels que : graissage défectueux ou introduction accidentelle de corps étrangers.

Il est donc essentiel de prendre certaines précautions et d'assurer les soins d'entretien nécessaires, sous peine de perdre le bénéfice de la garantie qui couvre l'appareil.

Pour ce faire, les prescriptions suivantes doivent être scrupuleusement respectées.

FILTRE A AIR

Le filtre à air est du type sec, procéder à son nettoyage lors de **chaque vidange**.

Pour cela :

- Déposer la cuve inférieure et l'essuyer,
- Dévisser l'écrou retenant le manchon filtrant, déposer celui-ci et le tapoter pour faire tomber la poussière déposée sur la paroi interne.
- Remonter en veillant à bien replacer les joints.
- **NE JAMAIS METTRE D'HUILE DANS LA CUVE.**
- **NE JAMAIS HUILER LE MANCHON FILTRANT.**

FILTRE A HUILE

Du filtre auto-décrasseur part une dérivation d'huile vers le turbo-compresseur, un second filtre à huile est intercalé sur cette dérivation ; il est équipé d'une cartouche en papier **non nettoyable**.

Tous les 6.000 km

Au maximum ou toutes les 2 vidanges (lesquelles ne doivent jamais excéder 3.000 km) jeter la cartouche usagée et monter une cartouche neuve, Réf. 216.656.

TURBO-COMPRESSEUR

Cet appareil ne nécessite aucun entretien particulier. Cependant, chaque fois que le tube d'arrivée d'huile sera démonté, en profiter pour nettoyer le tamis-filtre placé dans l'orifice d'arrivée au turbo-compresseur.

Avant de remonter ce tube d'arrivée, il faut remplir l'appareil d'huile jusqu'au niveau constant assuré par le tube plongeur. Le remplissage doit, bien entendu, être fait avec le petit filtre en place. Si ce remplissage n'était pas assuré, il y aurait risque de destruction des paliers au démarrage.

Vérifier fréquemment l'étanchéité de tous les joints et raccords des circuits d'air et d'échappement. Si une fuite est décelée, il faut y remédier immédiatement.

- De petites fuites dans le circuit affectent les performances du moteur et font chauffer le turbo-compresseur.
- Des fuites dans le circuit d'échappement ont le même effet, provoqué par une réduction dans la vitesse de la turbine.

Il faut examiner régulièrement les tuyauteries d'arrivée et de retour d'huile pour déceler toute avarie qui pourrait provoquer une diminution du débit d'huile. Aux vitesses élevées auxquelles fonctionne le turbo-compresseur, toute réduction du débit d'huile risque d'entraîner la détérioration du turbo-compresseur.

L'appareil est graissé sous pression, un voyant permet le contrôle. Si le voyant s'allume, il y a lieu d'arrêter immédiatement le moteur et de rechercher les causes du manque de pression.

L'huile utilisée dans le moteur doit être conforme aux spécifications de la page 38 et être remplacée aux fréquences indiquées : 3.000 km maximum, et moins si le véhicule travaille en atmosphère particulièrement poussiéreuse.

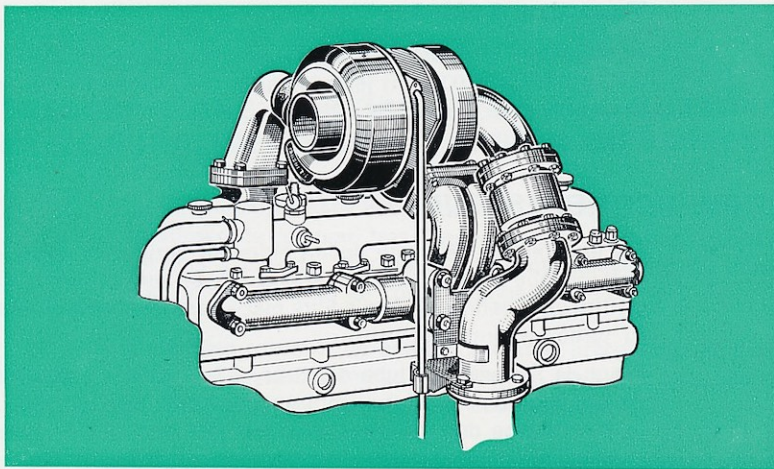


Fig. 54 - Vue d'ensemble du turbo-compresseur « HOLSET ».

2 - EMBRAYAGE

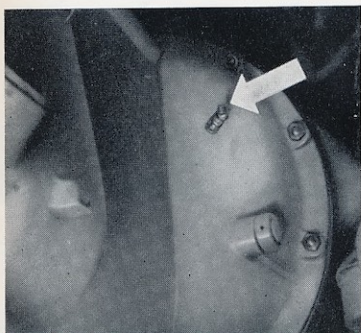


Fig. 55 - Graissage de la butée d'embrayage.

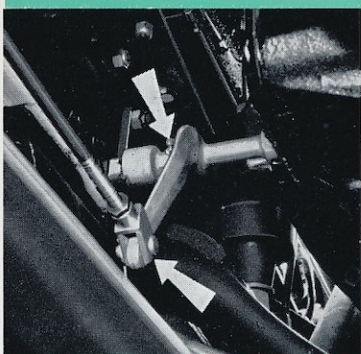


Fig. 56 - Graissage de la rotule de l'arbre de commande de débrayage et chape.

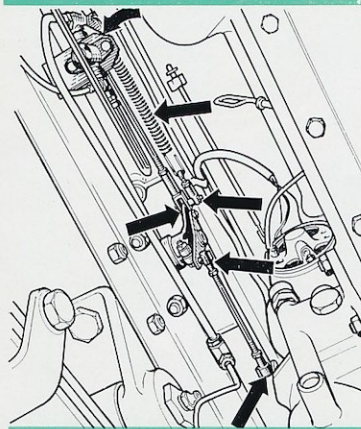


Fig. 57 - Graissage de la chape de commande de débrayage sur pédalier (cabine avancée).

Tous les 3.000 km

Graissage sous pression avec graisse spéciale pour roulements de la butée de débrayage et de l'arbre équilibreur.

Huilage des chapes aux extrémités des 2 tringles de la commande de débrayage.

Tous les 15.000 km

Réglage de la garde de débrayage. La course morte de la pédale d'embrayage doit être de 20 à 40 mm, afin d'assurer une garde de 3 mm environ entre fourchette et butée de débrayage.

L'usure des garnitures diminue cette garde qui doit être rétablie si nécessaire, sinon l'embrayage patinerait.

Pour cela : Dételez la chape sur la branche inférieure du levier de renvoi. Débloquez le contre-écrou de la chape et dévissez celle-ci : 1 tour complet correspond à une augmentation de la course morte de 8 mm environ.

Remonter la chape et arrêtez son axe avec une goupille **neuve** ; rebloquez soigneusement le contre-écrou.

Cylindre de servo-débrayage

(sur châssis dotés d'une commande assistée) : voir page 71 (Cylindres à air comprimé).

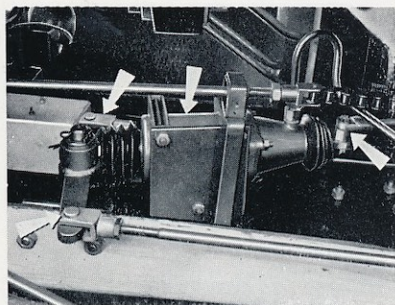


Fig. 58 - Entretien de la tringlerie de commande de débrayage (Montage avec cylindre de servo-commande).

3 - BOITE DE VITESSES

Tous les 3.000 km

Vérification du niveau : 5 à 20 mm au-dessous de l'orifice de remplissage. Parfaire le niveau si nécessaire.

Tous les 15.000 km

Vidange et rinçage du carter.

Remplissage au niveau :

Contenance	}	Boîte B 151	: 8 litres
		Boîte B 178 RS	: 14 litres

Spécification : Huile SAE 90 E.P.

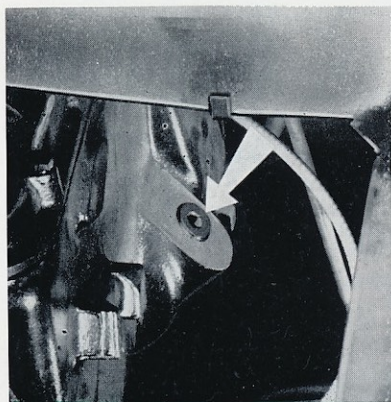


Fig. 60 - Remplissage d'huile sur boîte de vitesses B 178 RS.



Fig. 61 - Vidange de la boîte de vitesses B 178 RS.

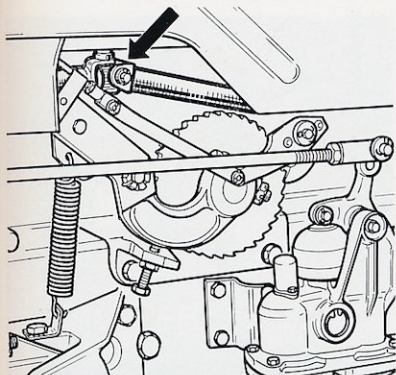


Fig. 62 - Graissage du cardan avant de commande des vitesses sur cabine avancée.

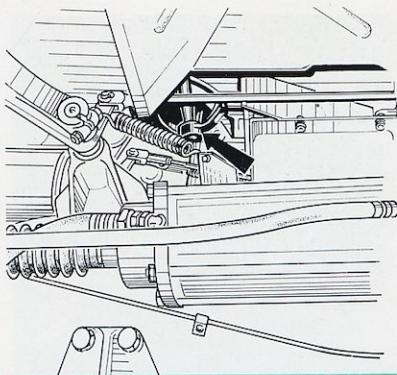


Fig. 63 - Graissage de la rotule de commande avant de la boîte de vitesses (cabine avancée).

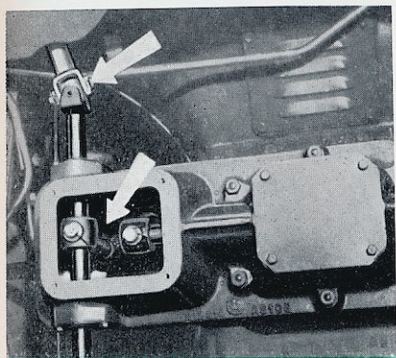


Fig. 64 - Graissage et entretien du boîtier à rotule commandes vitesses (Boîte B 178 RS) (cabine avancée).

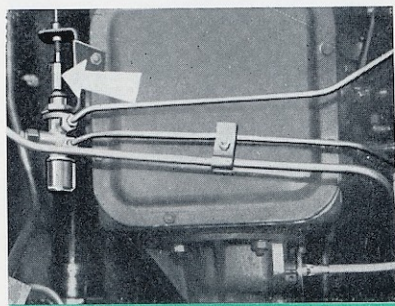


Fig. 65 - Entretien du robinet de commande du réducteur de vitesses (Commande par câble sur cabine avancée).

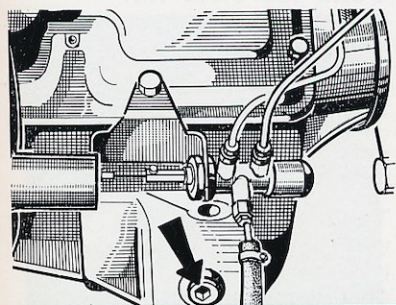


Fig. 66 - Orifice de remplissage sur boîte de vitesses B 151.

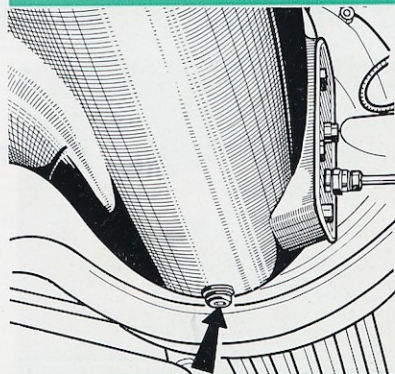


Fig. 67 - Orifice de vidange sur boîte de vitesses B 151.

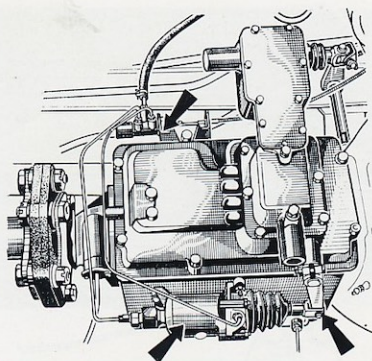


Fig. 68 - Ensemble de commande du réducteur de vitesses sur boîte de vitesses B 151.

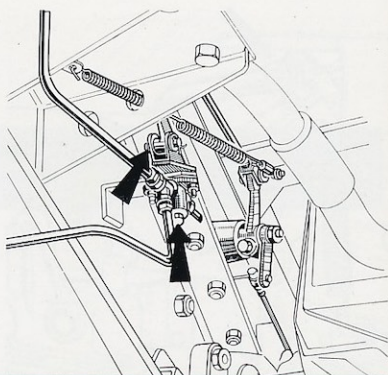


Fig. 69 - Accessibilité à la valve de commande du réducteur. (cabine semi-avancée).

Nota : Le bouchon de vidange comporte une pastille magnétique; débarrassez-la des particules métalliques qui y sont déposées.

Cylindre et valve de commande du réducteur : Voir page 71.

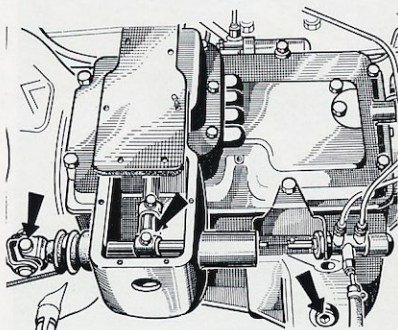


Fig. 70 - Entretien et graissage du boîtier à rotule du changement de vitesses (Boîte B 151) et de la tringlerie de commande sur cabine avancée.

4 - TRANSMISSION - PONT ARRIÈRE

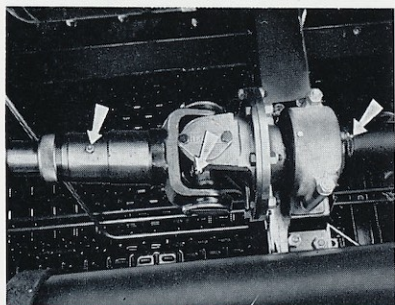


Fig. 71 - Graissage du croisillon de cardan central de transmission, boîtier de relais et coulisse de cardan (cabine semi-avancée).

Tous les 3.000 km

Graissage sous pression avec graisse spéciale pour roulements des paliers de transmission, des croillons et des coulisses de cardan. Vérification du niveau dans carter de pont : 5 à 20 mm au-dessous de l'orifice de remplissage. Parfaire le niveau si nécessaire.

Tous les 15.000 km

Vidange et rinçage du carter de pont, remplissage au niveau.
Contenance: Pont P371 A: 10 litres.
Contenance: Pont P372 A: 7,3 litres.
Spécification : Huile SAE 90 E.P.

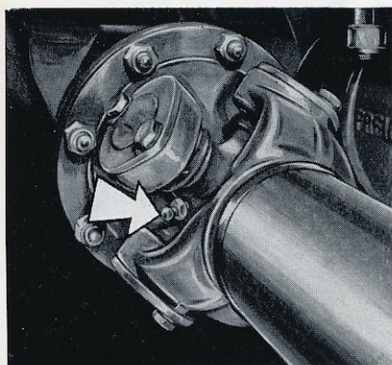


Fig. 72 - Graissage du croisillon central de cardan de transmission (Châssis MZ 67-68).

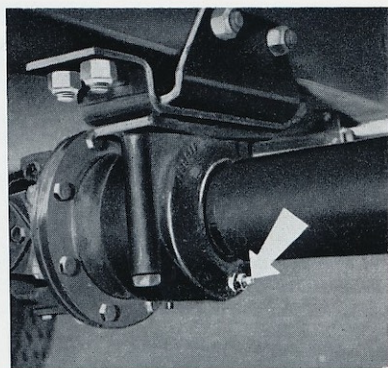


Fig. 73 - Graissage du boîtier de relais de transmission intermédiaire.

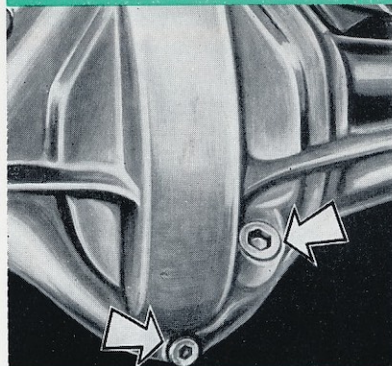


Fig. 74 - Orifices de remplissage et de vidange sur pont arrière P 372 A.

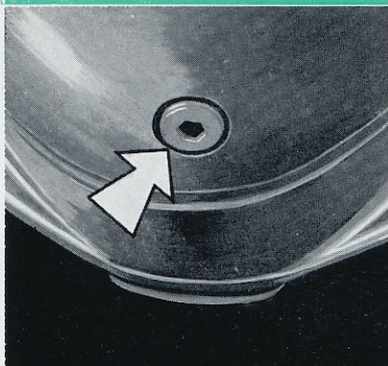


Fig. 75 - Orifice de vidange sur pont arrière P 371.

5 - ESSIEU AVANT - DIRECTION

Tous les 3.000 km

Graissage sous pression des Axes-pivots de fusée. Rotules sur barres de direction et d'accouplement. Axe d'articulation du cylindre de servo-direction.



Fig. 76 - Graissage de la barre de direction et rotule (cabine avancée).

Spécification : **Graisse consistante neutre grahitée.**

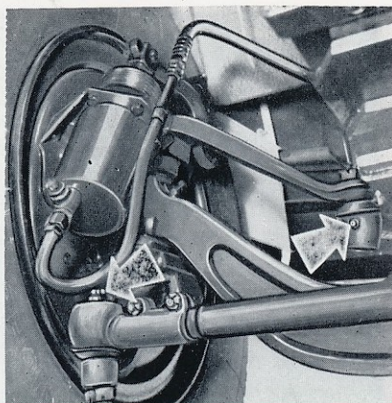


Fig. 77 - Graissage de la barre de direction rotule AR et barre d'accouplement.

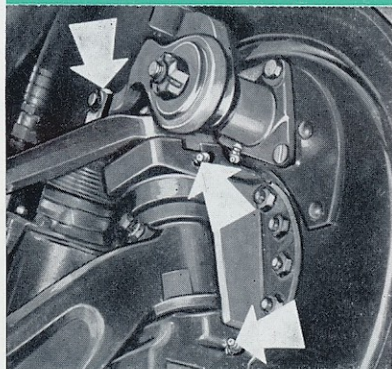


Fig. 78 - Graissage des axes de pivots.

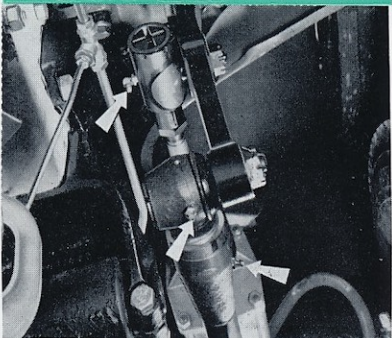


Fig. 79 - Graissage de la rotule avant de la barre de direction et de l'articulation de la tige du piston de servo-commande (cabine avancée).

Tous les 15.000 km

Vérification du niveau dans le boîtier : 5 à 20 mm en-dessous de l'orifice de remplissage. Parfaire le niveau si nécessaire.

Spécification :
Huile SAE 90 E.P.

Aux premiers 15.000 km (2^e visite de garantie)

Ensuite tous les 45.000 km

Vérification du parallélisme des roues : Le pincement mesuré sur les bords internes des jantes doit être compris entre 0 et 4 mm. Corriger si nécessaire en agissant sur la longueur de la barre d'accouplement dont l'extrémité droite est réglable.

- Vérification de la direction : si un jeu anormal est décelé, confiez votre véhicule à un spécialiste UNIC.
- Vérification du serrage des vis fixant le boîtier sur le longeron.
- Distributeur et cylindre de servo-direction : voir page 71.

Nota :

Le dispositif de commande de servo-direction logé dans le moyeu du volant de direction ne réclame aucun entretien.

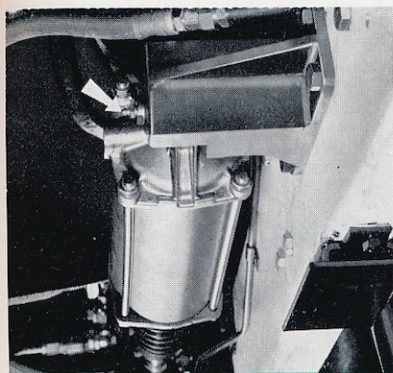


Fig. 80 - Graissage axe d'articulation du piston de servo-commande (cabine avancée et semi-avancée).

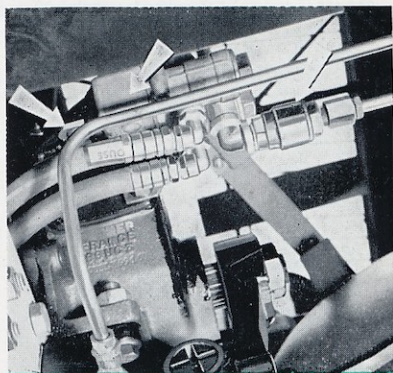


Fig. 81 - Entretien du distributeur de servo direction (cabine avancée et semi-avancée).

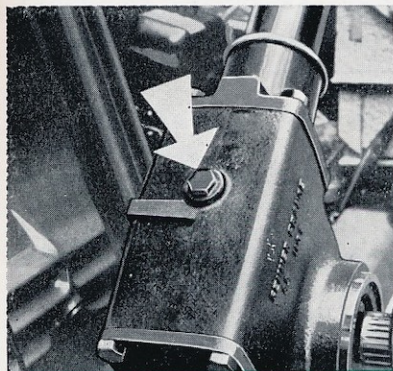


Fig. 82 - Orifice de remplissage du boîtier de direction (cabine avancée).

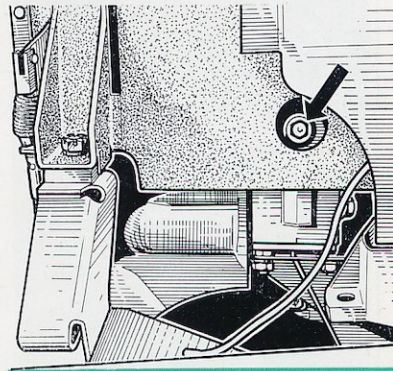


Fig. 83 - Orifice de remplissage du boîtier de direction (cabine semi-avancée).

6 - MOYEURS - ROUES - PNEUMATIQUES

Chaque semaine : Vérifiez la pression des pneus ceux-ci étant froids. Rétablissez si nécessaire les pressions aux valeurs indiquées dans le tableau ci-après.

PRESSIONS DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES

TYPE DE CHASSIS	MICHELIN D 20 X		DUNLOP 4 - 20		KLÉBER-COLOMBES D 4 - 20	
	AV kg/cm ²	AR kg/cm ²	AV kg/cm ²	AR kg/cm ²	AV kg/cm ²	AR kg/cm ²
	MZ 67	5,8	7,2	5,4	6,6	6
MZ 68	5,9	7,2	5,4	6,6	6	7
MZ 74	6,6	7,2	5,6	6,5	6,1	7
MZ 74 T	6,3	7,5	5,4	6,75	5,8	7
MZ 75	5,9	7,2	5,4	6,5	6	7
MZ 75 T	4,5	7,25	5	6,6	5,5	7
TYPE DE CHASSIS	E 20 X		5 - 20		E 5 - 20	
MZ 77	5,8	8	5,2	6,5	5,5	7
MZ 78	5,8	8	5,2	6,5	5,5	7
MZ 84	5,8	8	5,2	6,5	5,5	7
MZ 84 T	5,8	8	4,7	6,5	4,9	7
MZ 85	6	8	5,2	6,5	5,5	7
MZ 85 T	4,5	8	4,1	6,5	5	7,2
MZ 85 R	6	8,2	5,3	6,75	5,6	7,5
MZ 96	8	8	6,5	6,5	7	7
TYPE DE CHASSIS	12.00 x 20 X		6 - 20		F 6 - 20	
MZ 97	5,2	8,5	4,6	7	4,2	7
MZ 114 T	5,5	8,5	3,9	7	4	7
MZ 124	7,4	8,5	5,8	7	5,8	7
MZ 124 T	6,7	8,5	5,2	7	5,2	7
MZ 125	7	8,5	5,75	7	6	7
MZ 125 T	5	8,5	4,5	7	4	7

PERMUTATION DES PNEUMATIQUES

Tous les 15.000 km

Permutez les pneumatiques pour égaliser leur usure.

- La fréquence des permutations est à porter à 9.000 km ou même 6.000 km si une irrégularité d'usure est décelée entre les différents pneus.
- Si l'usure de la bande de roulement présente une anomalie caractérisée faites procéder à une vérification de la géométrie du train avant.
- Incluez la roue de secours dans la permutation en tenant compte si possible des crevaisons ayant pu intervenir entre deux permutations.
- Ne jumelez que des pneus de même marque, de même type et d'usure sensiblement égale, en montant toutefois le plus usé à l'intérieur.

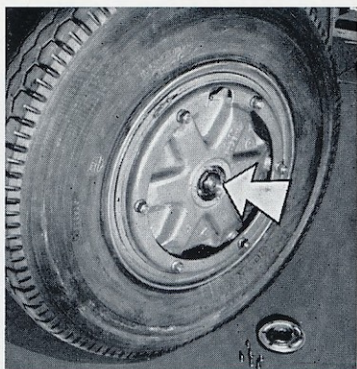


Fig. 84 - Nettoyage et entretien des moyeux avant.

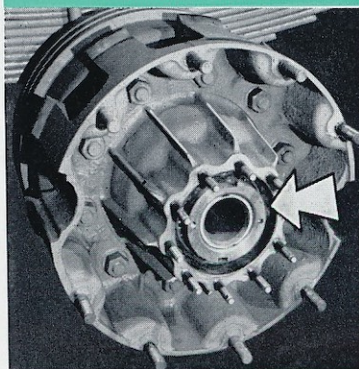


Fig. 85 - Nettoyage et entretien des moyeux arrière.

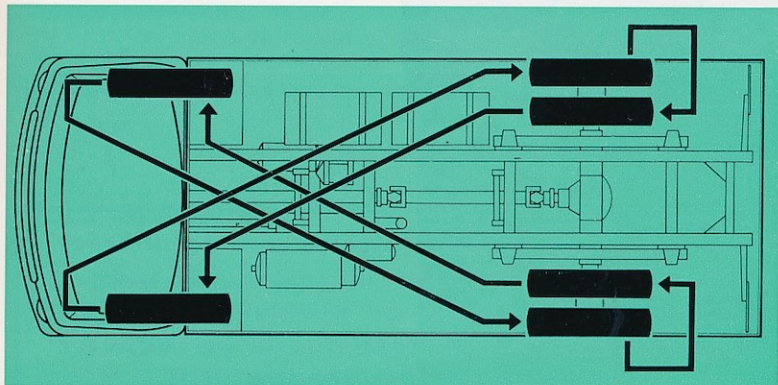


Fig. 86 - Schéma de permutation des pneus.

RECOMMANDATIONS POUR LA POSE DES ROUES



Fig. 87 - Ordre de serrage des roues avant.



Fig. 88 - Ordre de serrage des roues arrière.

- Serrez les écrous progressivement en passant d'un écrou à celui diamétralement opposé de façon que la roue se centre correctement. Ne serrez pas complètement un écrou sans avoir approché les autres.

- Avant de retirer le cric, donnez à la roue un mouvement de rotation et contrôlez que le voilage de la roue n'excède pas 4 mm. Sinon agissez sur les écrous fixant le cercle de jante pour réduire le voilage.

- Bloquez parfaitement les écrous lorsque la roue reposera au sol.

Les roues AV de nos véhicules sont équilibrées dynamiquement avant livraison. A chaque changement de roue ou permutation, il est recommandé de faire rééquilibrer les roues AV par votre Concessionnaire UNIC.

MOYEUX - ROUES

Tous les 45.000 km

Dépose des moyeux AV et AR.

Examen des tambours et garnitures.

Nettoyage au pétrole des roulements.

Graissage avec : **Graisse spéciale pour roulements.**

Quantité : Par moyeu AR : 1 kg environ.

Quantité : Par moyeu AV : 0,5 kg environ.

Bourrez de graisse les interstices des roulements et introduisez le restant dans le moyeu entre les roulements.

Montage de joints antifuite neufs, repose du moyeu et réglage des roulements.

Ces opérations exigent un outillage approprié. Confiez-les à un spécialiste Unic.

7 - SUSPENSION

Aux premiers 1.000 et 3.000 km

Reblocage des écrous de sécurité fixant les mains de ressort AV et AR sur les longerons -

Couple de serrage : 11,5 à 13 m/kg

Tous les 3.000 km

Graissage sous pression des axes de ressorts avec : **graisse constante neutre graphitée.**

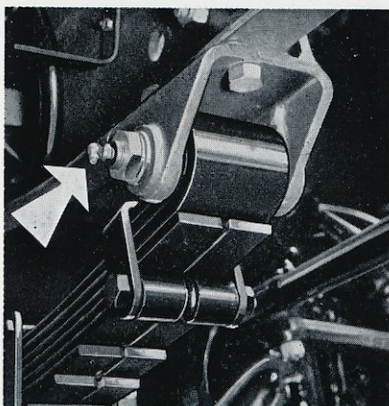


Fig. 89 - Graissage de l'axe avant de ressort avant (cabine avancée et semi-avancée).

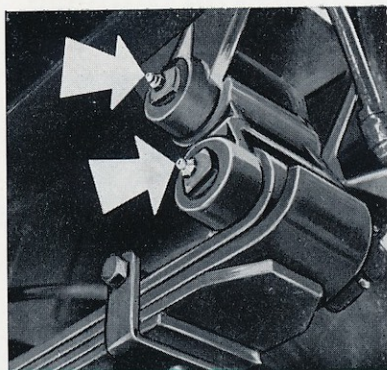


Fig. 90 - Graissage des axes de jumelles de ressorts avant.

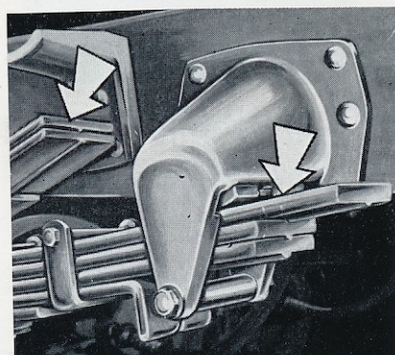


Fig. 91 - Graissage des mains arrière de ressorts arrière et patins de ressorts arrière.

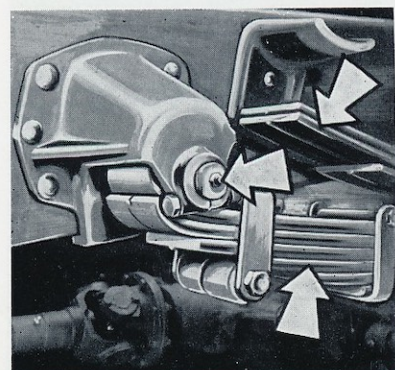


Fig. 92 - Graissage de l'axe avant de ressort arrière.

Tous les 15.000 km

Huilage des lames avec de l'huile moteur ; cette opération sera facilitée en soulevant le châssis avec un cric : les lames, sollicitées par le poids de l'essieu s'écartent facilement.

Resserrage des écrous sur étriers fixant les ressorts.

Couple de serrage : 35 à 42 m. kg
Grattage et nettoyage complet des lames de ressorts.

Graissage avec **graisse consistante neutre graphitée.**

Tous les 3.000 km

Graissage sous pression des paliers de renvoi AR et des paliers d'arbres de cames.

Huilage des articulations du pédalier et du levier de frein à main, de toute les chapes sur tringleries de commande de la centrale de freinage et du frein à main.

Tous les 15.000 km

Rattrapage du jeu entre garnitures et tambours ; pour cela : soulevez les roues. Sur le levier de came, débloquez le contre-écrou de la vis de réglage.

Tandis que vous faites tourner la roue à la main vissez la vis de réglage jusqu'à percevoir le frottement des garnitures sur le tambour. Desserrez alors la vis d'un tour complet pour obtenir un jeu de fonctionnement correct, et rebloquez le contre-écrou. La roue doit avoir retrouvé sa libre rotation et la course d'attaque de la tige de piston est alors de 10 à 20 mm.

Opérez de même pour les 2 roues AR et les 2 roues AV.

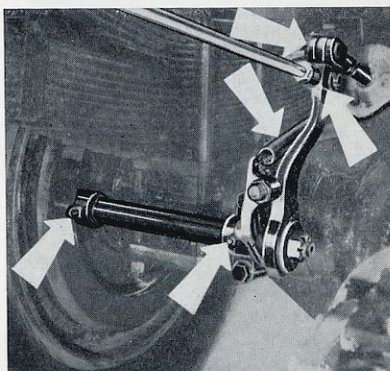


Fig. 93 - Levier de commande de frein arrière et graissage des chapes, sur pont arrière P 371.

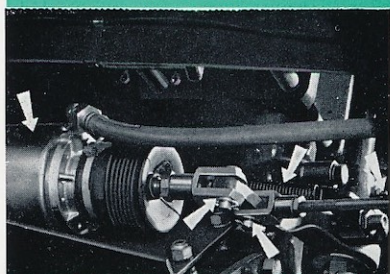


Fig. 94 - Entretien des cylindres de frein AR télescopique, et graissage des chapes sur pont arrière P 371.

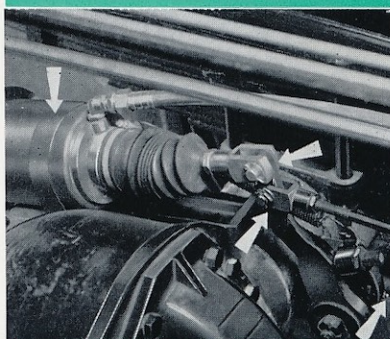


Fig. 95 - Entretien des cylindres de frein AR télescopique, chapes levier et ressort sur pont arrière P 372 A.

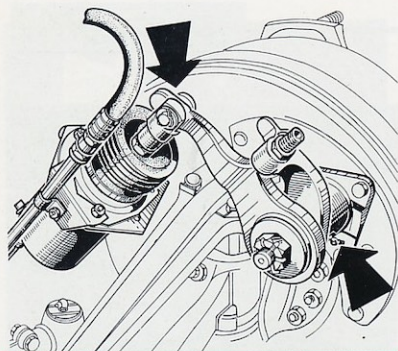


Fig. 96 - Entretien et graissage sur le levier de commande de frein avant (Essieu E 236).

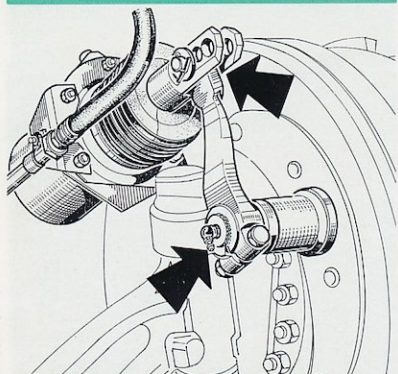


Fig. 97 - Entretien et graissage sur le levier de commande de frein avant (Essieu E 232 AG).



Fig. 98 - Graissage de l'axe et des chapes sur renvoi arrière de frein à main.

Nota :

Sur les châssis dont l'essieu AV est du type E 231 le levier de came ne comporte pas de vis de réglage ; La tige de piston est attelée au levier par une chape à 3 trous : Placez l'axe de la chape dans le trou qui confère le minimum de course au piston, sous la condition que les mâchoires, au repos, ne "lèchent" pas le tambour. Arrêtez l'axe par une goupille **neuve**.

Assurez-vous que les freins se dessèrent bien après un freinage par la pédale ou par le levier de frein à main.

Tous les 45.000 km

Dépose des moyeux (voir page 65) L'examen des tambours et garnitures permettra de décider s'il est opportun de rectifier les tambours et de remplacer les garnitures.

Nota :

Les garnitures sont collées sur les mâchoires ; confiez leur regarnissage à votre Concessionnaire UNIC.

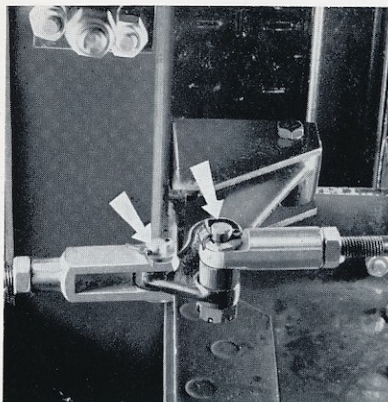


Fig. 99 - Graissage du renvoi intermédiaire de commande de frein à main sur cabine semi-avancée.

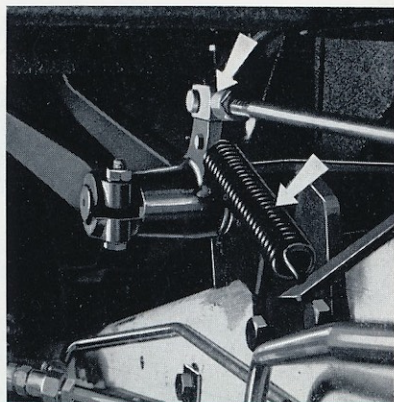


Fig. 100 - Pédalier de frein et de débrayage (graissage des axes et des chapes).

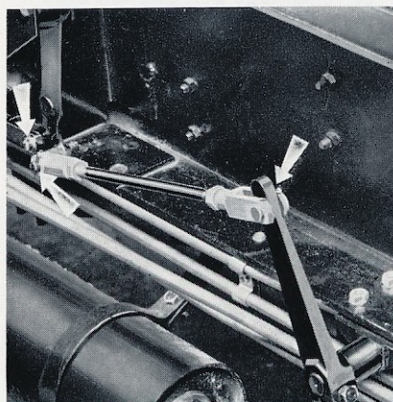


Fig. 101 - Graissage du renvoi et de la tringlerie intermédiaire de frein à main (cabine avancée).

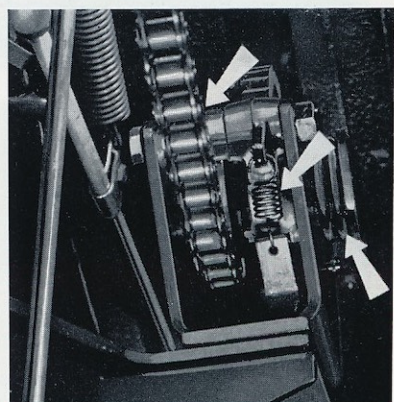


Fig. 102 - Entretien du levier de frein à main (cabine semi-avancée).

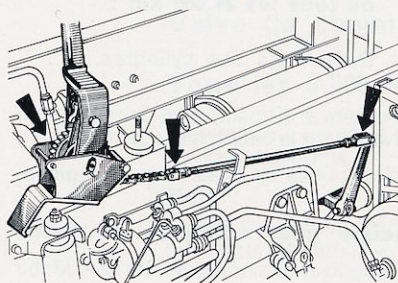


Fig. 103 - Entretien du levier de frein à main (cabine avancée).

APPAREIL DE FREIN A AIR COMPRIMÉ

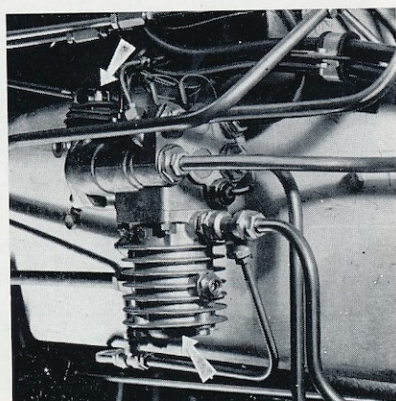


Fig. 104 - Vue d'ensemble de la centrale de freinage (entretien et graissage) et graissage de l'axe de la chape de commande.

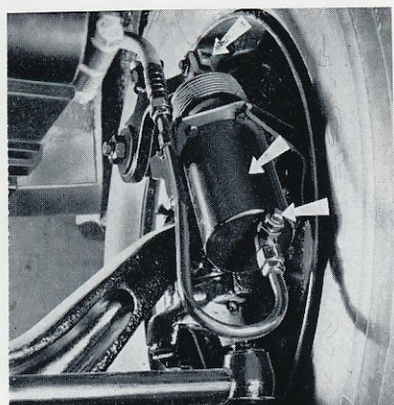


Fig. 105 - Entretien du cylindre de frein avant (tous véhicules).

Centrale de freinage :

Cet appareil n'exige aucun entretien particulier. Nous conseillons seulement lors d'une révision générale du véhicule, **tous les 90.000 km** par exemple, de déposer l'appareil et de le démonter à l'établi pour nettoyer l'épurateur, examiner la coupelle et garnitures en caoutchouc, les clapets et leurs sièges et de remplacer toute pièce douteuse.

Le remontage doit être fait avec le plus grand soin et une propreté rigoureuse. Les différents cylindres et pistons seront enduits d'une légère couche de **Graisse spéciale pour cylindres de frein**.

CYLINDRES DE FREIN

**Tous les 6 mois
ou tous les 24.000 km :**

Démontage des cylindres.

Nettoyage des pièces à l'essence (Proscrire le trichlore qui exercerait une action dissolvante sur le caoutchouc synthétique).

Examen des coupelles et des gaines de protection ; remplacement si nécessaire.

Graissage : **Graisse spéciale pour cylindres de freins**

Exemple (Westinghouse Paragon - Esso Arapen Brake - Mobil 2W).

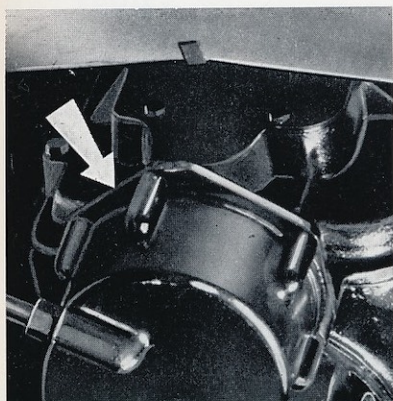


Fig. 106 - Entretien du cylindre de commande du réducteur de la boîte de vitesses B 178 RS.

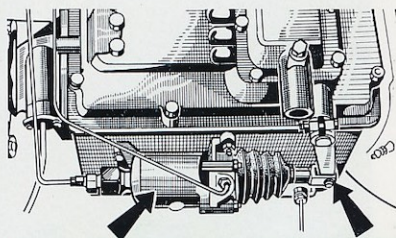


Fig. 107 - Entretien du cylindre de commande du réducteur de la boîte de vitesses B 151.

Cylindre de commande de réducteur sur boîte de vitesses

Cylindre de commande et distributeur de servo-direction

Cylindre de servo-débrayage

Tous les 45.000 km

Dépose de ces appareils pour démontage, nettoyage et graissage comme indiqué pour les cylindres de freins.

Le remplacement systématique des clapets du distributeur et des garnitures des différents pistons est conseillé.

Robinet de présélection (figure 65).

Valve de commande du réducteur.

Tous les 3.000 km.

Déposer une goutte d'huile sur la tige de commande de chacun de ces appareils.

Nota :

Toutes les gaines en caoutchouc protégeant la commande des différents appareils à air comprimé doivent toujours être en bon état. Remplacez-les dès qu'elles présentent le moindre défaut.

RÉSERVOIR D'AIR

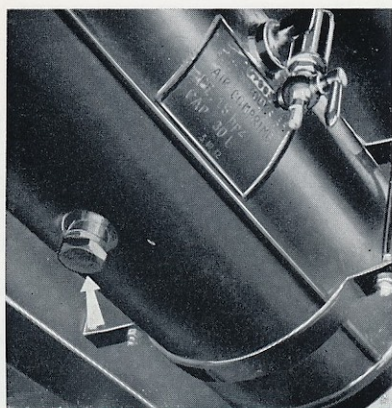


Fig. 108 - Vidange du réservoir à air comprimé.

- **Deux fois par semaine**, par temps normal.

- **Chaque soir**, par temps froid.

Vidangez les réservoirs ; pour cela, dévissez les bouchons inférieurs de quelques tours pour dégager le trou de purge et expulser l'eau et l'huile qui se sont déposés dans les réservoirs.

Dès qu'il ne s'écoule plus ni eau ni huile, rebloquez le bouchon avec soin.

9 - ÉLECTRICITÉ

DYNAMO ET DÉMARREUR

Tous les 15.000 km

Quelques gouttes d'huile moteur dans le graisseur côté collecteur.

ATTENTION :

Un graissage excessif risquerait d'encrasser le collecteur.

Tous les 45.000 km

Nettoyer les balais et porte-balais.

Vérifier le bon coulissement des balais dans leurs porte-balais.

Remplacer les balais par des balais d'origine si leur longueur est inférieure à 10 mm.

BATTERIES

Tous les 15 jours en été.

Tous les mois en hiver.

Vérifier le niveau du liquide (10 mm au-dessus des plaques) s'il est insuffisant le compléter avec de :

**L'eau distillée exclusivement
NE JAMAIS AJOUTER D'ACIDE**

La batterie (la face supérieure en particulier) doit être maintenue propre et sèche.

Les bornes et les cosses ne doivent pas rester sulfatées, les nettoyer et les enduire de vaseline.

Contrôler de temps à autre l'état de charge des différents éléments en mesurant la densité de l'électrolyte avec un pèse-acide.

Batterie chargée : densité 1,265 (30° Bé)

Batterie déchargée : densité 1,125 (16° Bé)

ATTENTION

Par froid intense, si la batterie est insuffisamment chargée, l'électrolyte peut geler et faire éclater la cuve.

Point de congélation de l'électrolyte :

16° Bé — 9° C.

23° Bé — 27° C.

30° Bé — 60° C.

Si le véhicule doit rester inactif pendant plus d'un mois, il est recommandé de retirer la batterie et de la confier à un spécialiste.

FUSIBLES

Le porte-fusible comprend 9 fusibles de 10 A. dont l'affectation est repérée sur une étiquette collée à l'intérieur du couvercle du coffret à fusibles, sous le tableau de bord.

Sur chaque porte-fusible, sont insérés 2 fusibles de rechange.

Si cette réserve s'épuise pensez à la faire regarnir par votre Concessionnaire UNIC.

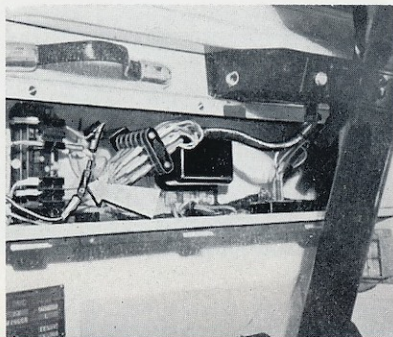


Fig. 109 - Remplacement des fusibles à l'intérieur de la cabine avancée.

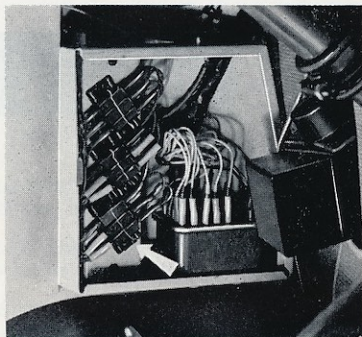


Fig. 110 - Remplacement des fusibles à l'intérieur de la cabine semi-avancée.

10 - DIVERS

Tous les 3 mois environ

Essuie-glaces :

Démontez les bras, et pendant que le moteur d'essuie-glace tourne, déposez une goutte d'huile de vaseline à l'extrémité de chacun des axes. Huilez également les rotules des tringles de commande.

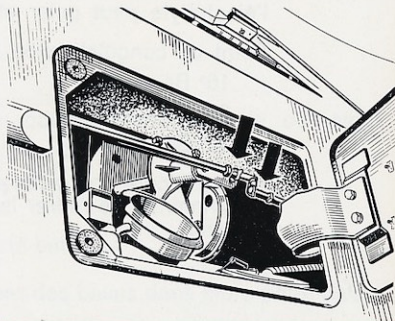


Fig. 111 - Accessibilité du moteur d'essuie-glace (cabine avancée).

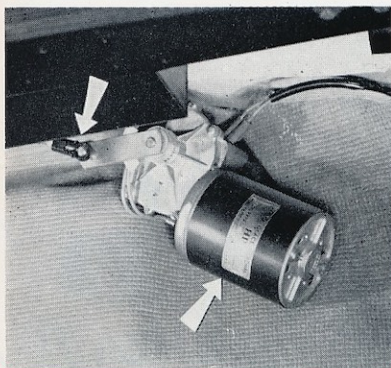


Fig. 112 - Accessibilité du moteur d'essuie-glace (cabine semi-avancée).



Fig. 113 - Entretien du câble de compteur de vitesses sur boîte de vitesses.

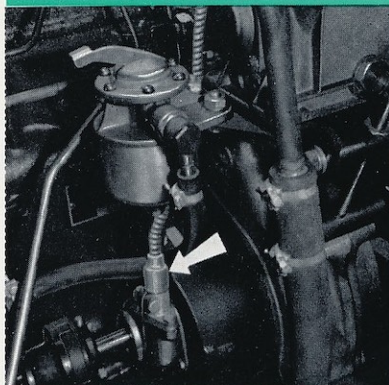


Fig. 114 - Entretien du câble de compte-tours sur le moteur.

Câbles de compte-tours ou de compteur kilométrique :

Vérifiez l'état des câbles et huilez-les.

Portières :

Déposez quelques gouttes d'huile de vaseline sur les charnières, dans les serrures, sur les pènes et gâches.

Cabine :

Vérifiez le serrage des vis de fixation (4 sur les longerons, 2 sur la traverse à l'AR de la cabine).

*

OUTILLAGE DE BORD (LIVRÉ AVEC LE CHASSIS)

Composition de la trousse à outil remise avec le châssis :

Désignation	Affectation
Tournevis double	Usage général
Marteau	Usage général
Pince universelle	Usage général
Clé à crémaillère	Bouchon de vidange du carter moteur
Clé à tube de 10x14	Resserrage divers
Clé à tube de 17x21	Resserrage divers
Clé à tube de 23x29	Resserrage divers
Broche pour clé à tube	Resserrage divers
Clé plate de 10x14	Resserrage divers
Clé plate de 17x21	Resserrage divers
Clé plate de 23x26	Resserrage divers
Clé plate de 29x32	Resserrage divers
Clé six pans mâle de 10,3	Bouchon de vidange d'eau du bloc- cylindre - vidange du pont AR - Réglage des freins.
Clé six pans mâle de 12	Vidange de la boîte
Clé six pans mâle de 19,5	Remplissage de la boîte
Clé six pans mâle de 26,5	Bouche de remplissage du pont AR

Dans le coffre à outils :

Vilebrequin de roue
Cric hydraulique
Baladeuse
Triangle de signalisation.

DISPOSITIONS A PRENDRE DANS LES CONDITIONS PARTICULIÈRES D'UTILISATION



GRAND FROID

Dans les régions où la température ambiante est généralement inférieure à -10°C , employez pour la lubrification du moteur :

Une huile détergente SAE 20 supplément 1

Les démarrages par froid intense exigent un surcroît de travail du démarreur : en conséquence :

Surveillez l'état de charge de la batterie

N'oubliez pas que l'électrolyte d'une batterie déchargée peut geler et faire éclater les cuves (voir page 73).

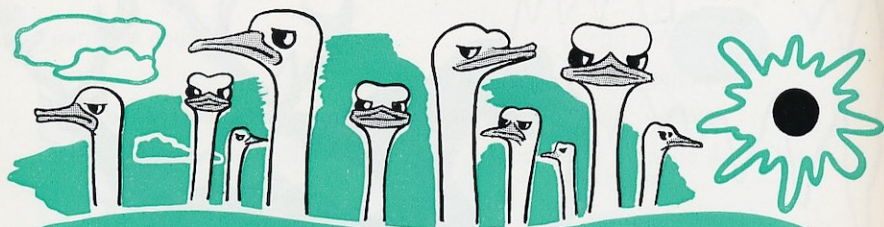
Utilisez un cache-radiateur, afin de permettre au moteur d'atteindre la température optimum de fonctionnement.

Parcage : L'eau de circuit de refroidissement doit être additionnée d'antigel en proportion suffisante pour assurer une protection efficace compte tenu de la température minimum possible (voir page 50). Sinon, en cas d'arrêt prolongé, le circuit de refroidissement doit être vidangé complètement.

Vidanger chaque soir les réservoirs d'air (voir page 72).

Gasoil : Le gasoil fige vers -15°C , ce qui entraîne des perturbations dans l'alimentation en combustible : parquer si possible, le véhicule dans un local dont la température ambiante ne risque pas de descendre au-dessous de -10°C .

Enfin, rappelez-vous que le remplissage du circuit de refroidissement avec de l'eau chaude facilitera beaucoup le départ à froid.



GRANDE CHALEUR

Dans les régions où la température ambiante est supérieure à $+35^{\circ}\text{C}$, employez pour la lubrification du moteur :



Une huile détergente SAE 50 supplément I

Surveillez fréquemment le niveau de l'électrolyte dans les batteries (5 à 10 mm au-dessus des plaques).

Le radiateur doit être maintenu très propre ; éliminez à la brosse les herbes, insectes ou sable retenus entre les ailettes. Procédez à des détartrages fréquents si l'eau utilisée n'est pas aussi douce que souhaitable.

Maintenez le niveau de l'eau au voisinage du maximum.

Ne laissez pas peiner le moteur sur une combinaison de vitesse trop élevée : rétrogradez dès que le régime du moteur baisse.



EN ALTITUDE

L'air se raréfie à mesure que l'altitude augmente : il en résulte une baisse de puissance du moteur.

En outre, la masse d'air qui traverse le radiateur est plus faible, le moteur aura donc tendance à chauffer ce qui est aggravé par le fait que la température d'ébullition de l'eau s'abaisse en même temps que la pression atmosphérique.

En conséquence, prendre vis-à-vis du radiateur les mêmes précautions que par grande chaleur.

Maintenir le moteur à un régime élevé pour activer la circulation de l'eau, de l'air et de l'huile.

*

MARIAGE ASSORTI



à **UNIC**
économique

**pièces
d'origine
économiques**

LISTE DE PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE UNIC D'UTILISATION COURANTE

D É S I G N A T I O N	R É F É R E N C E S	
	CHASSIS CABINE SEMI-AVANCÉE	CHASSIS CABINE AVANCÉE
MOTEUR	MZ 52	MZ 42
Piston	216.755	214.170
Jeu de segments	109.642	109.642
Chemise	213.645	213.645
Culasse	278.708 (1)	278.708 (2)
	278.704 (1)	
Joint de culasse	212.321 (1)	212.321 (2)
	212.292 (1)	
Soupape d'admission	214.046	214.046
Soupape d'échappement	213.917	213.917
Courroie de ventilateur	208.687	208.687
Pompe à eau	291.889	291.889
Courroie de Cde compresseur	216.365	210.661
Jeu de joints moteur	140.152	109.442
 EMBRAYAGE TYPE 12 LF 45		
Disque d'embrayage		273.022
Jeu de 3 leviers complets		106.079
Jeu de 9 ressorts		109.010
 EMBRAYAGE TYPE 12 LF 39		
Disque d'embrayage	508.670	
Jeu de 3 leviers complets	106.079	
Jeu de ressorts	106.562	
 CHASSIS		
	CABINE SEMI-AVANCÉE	CABINE AVANCÉE
Calandre	270.939	109.504
Pare-chocs Central	270.983	250.813
Pare-chocs Latéral gauche	270.986	
Pare-chocs Latéral droit	270.987	
Pare-brise	201.100	109.509
 DIRECTION TYPE « GEMMER »		
Volant	274.357	277.569
Arbre et vis de direction		250.878
Levier de direction	215.250	212.053
	(MZ 125)	
Levier de direction	215.741	
	(MZ67-75-85-97)	

D É S I G N A T I O N	R É F É R E N C E S	
	CHASSIS CABINE SEMI-AVANCÉE	CHASSIS CABINE AVANCÉE
ESSIEU AVANT		
Essieu avant nu	213.188	116.657
Fusée baguée droite	290.200	275.903
Fusée baguée gauche	290.199	275.902
Barre d'accouplement	277.867	116.799
Tambour	209.141	209.141
SUSPENSION AVANT		
Ressort (10 lames)		276.575
Etrier		116.500
Amortisseur		276.706
Ressort (11 lames) MZ 125 T	276.887	
Etrier MZ 125 T	116.500	
Ressort (10 lames) MZ 125	276.575	
Etrier MZ 125	116.500	
Ressort (9 lames) MZ 67-85-75-85R-97	292.473	
Etrier MZ 67-85-75-85R-97	218.277	
Amortisseur	251.005	
PONT ARRIERE		
Arbre de roue	278.538	278.538
Arbre de roue	278.539	278.539
Tambour	209.142	209.142
SUSPENSION ARRIERE		
Ressort principal (12 lames) MZ 12 A		276.761
Etrier MZ 12 A		212.051
Ressort principal (13 lames) MZ 96		276.759
Etrier MZ 96		212.964
Ressort principal (11 lames) MZ 67-75-85	290.968	
Etrier MZ 67-75-85	212.964	
Ressort principal (11 lames) MZ 97-125	290.961	
Etrier MZ 97-125	212.051	
DIVERS		
Radiateur	290.180	276.788
Réservoir de carburant	274.478	274.478
Silencieux	278.358	278.358
	ou	ou
	291.108	291.108
Réservoir d'air MZ 97-125	291.176	274.521
	274.521	
Réservoir principal MZ 67-85	277.379	277.379
	277.382	

Et maintenant...

LA PIÈCE D'ORIGINE UNIC
N'oubliez pas que, seule
OFFRE GARANTIE
ET SÉCURITÉ

The background of the page features several faint, light-colored technical diagrams of vehicle braking systems, including hydraulic and pneumatic layouts, arranged in a grid-like pattern.

**SCHÉMAS D'INSTALLATION
DE FREINAGE**

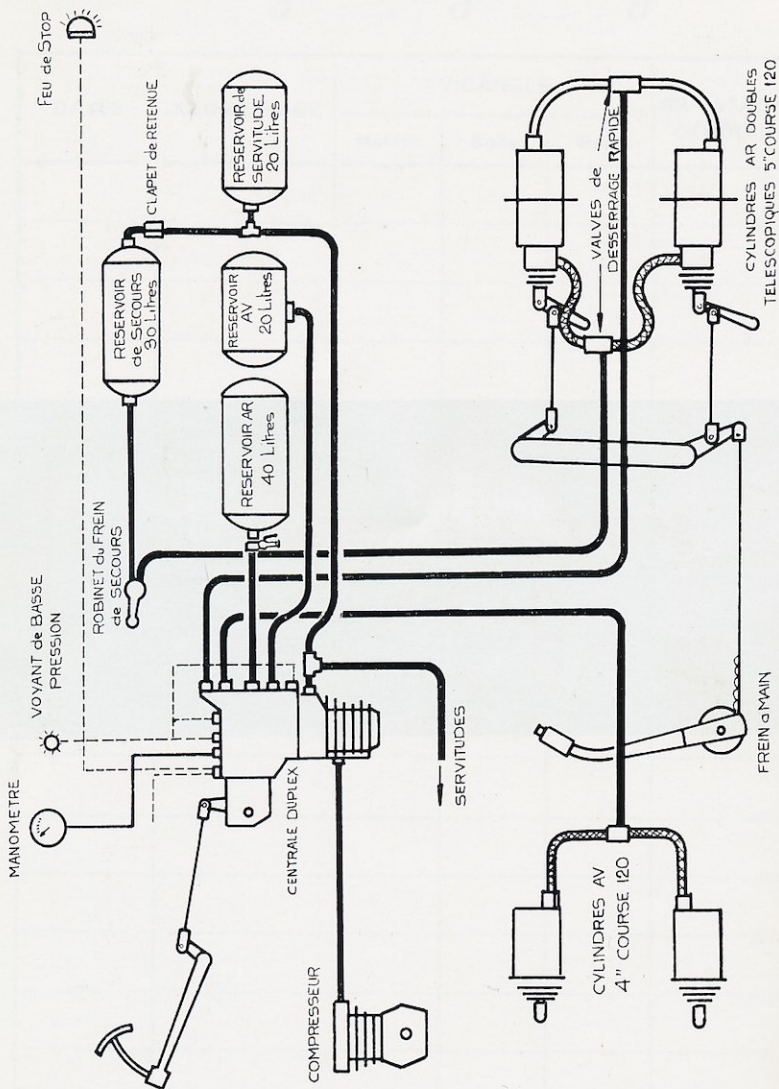


Schéma d'installation d'air comprimé, châssis-porteurs AUVERGNE MZ 85R VERCORS - ESTEREL

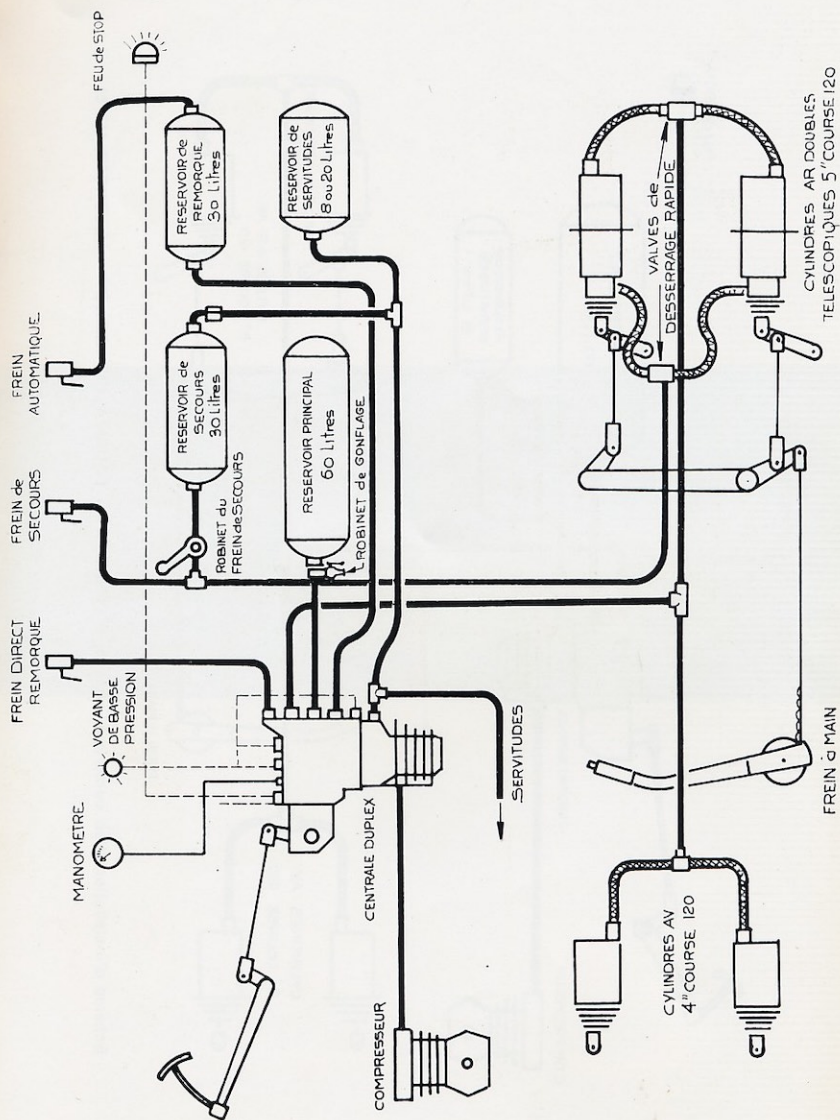


Schéma d'installation d'air comprimé, châssis tracteur tous types

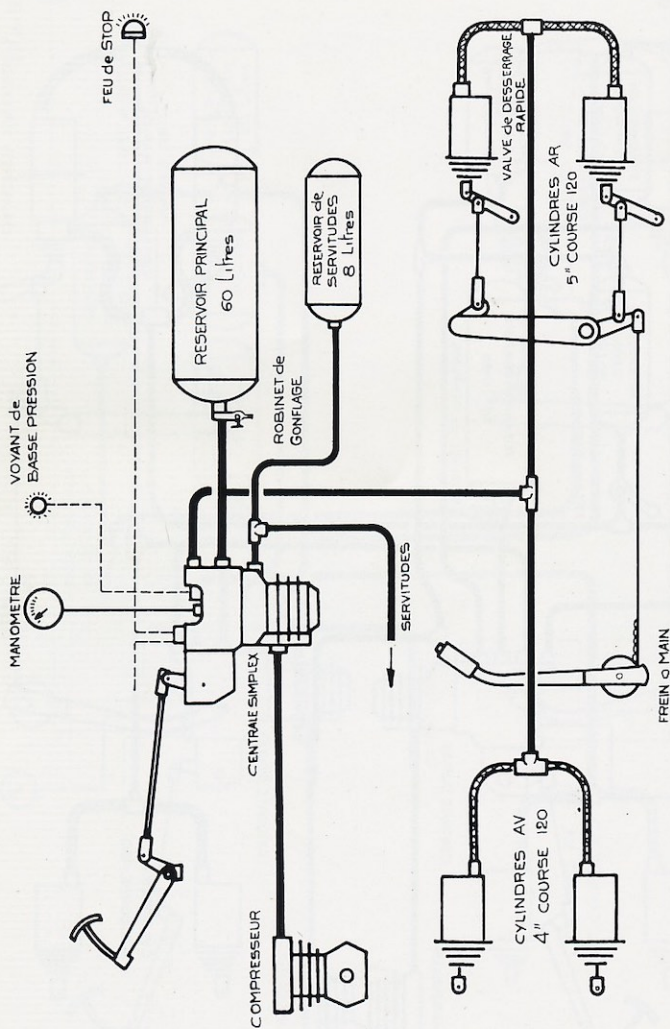
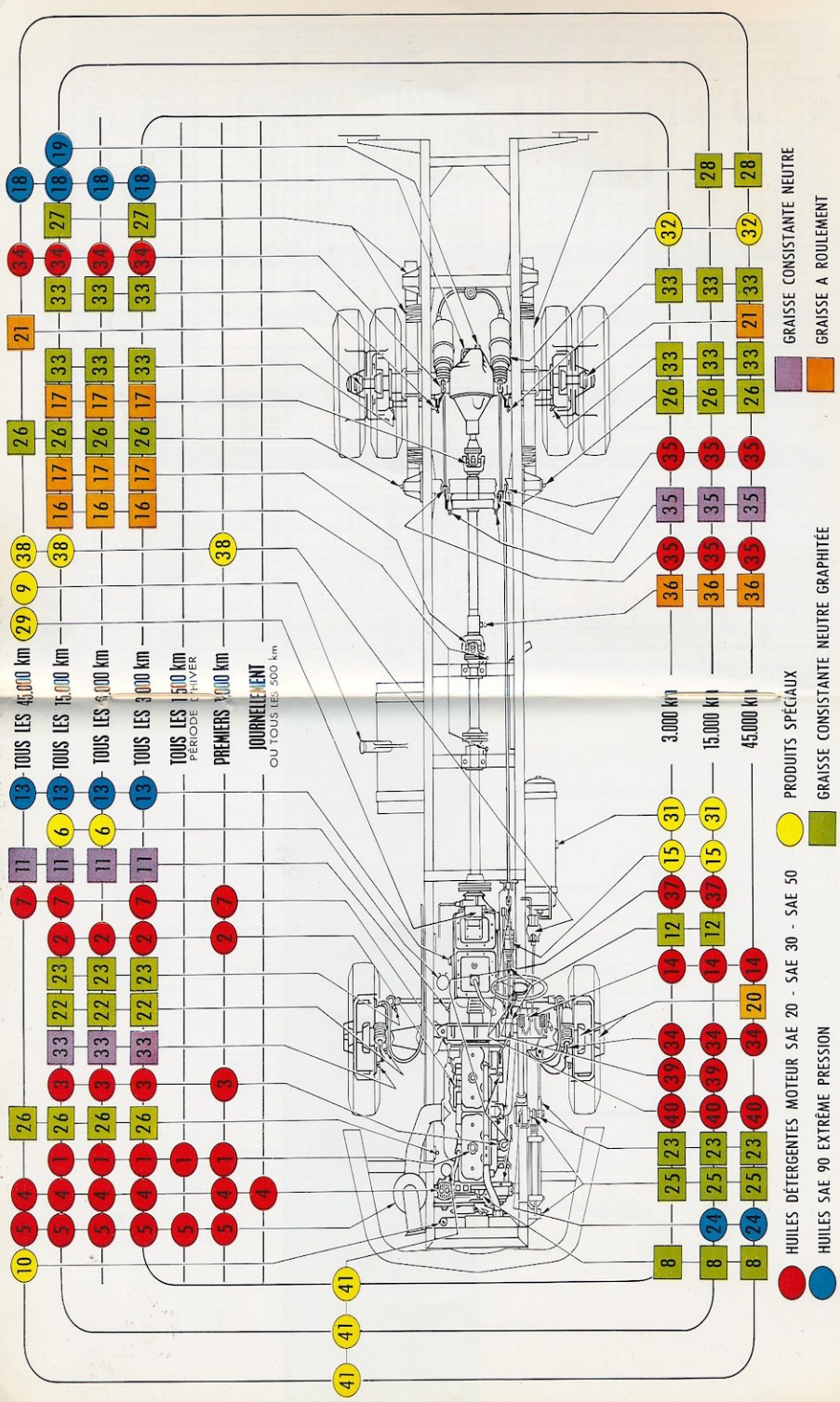


Schéma d'installation d'air comprimé, châssis PUYMORENS - TOURMALET - SANCY - AUVERGNE MZ 85

T A B L E A U
D E
G R A I S S A G E E T D ' E N T R E T I E N



13 TOUS LES 45.000 km
 13 TOUS LES 15.000 km
 13 TOUS LES 4.000 km
 13 TOUS LES 3.000 km
 TOUS LES 1500 km
 PERIODE D'HIVER
 PREMIERS 3000 km
 JOURNELLEMENT
 OU TOUS LES 500 km

10	5	4	26	7	11	13	26	9	38	21	34	18
5	4	1	26	3	33	22	23	2	7	11	6	13
5	4	1	26	3	33	22	23	2	7	11	6	13
5	4	1	26	3	33	22	23	2	7	11	6	13
5	4	1	26	3	33	22	23	2	7	11	6	13
5	1											
5	4	1		3	2	7						
4												

8	25	23	40	39	34	14	12	37	15	31	36	35	35	26	33	33	32	28		
8	24	25	23	40	39	34	14	12	37	15	31	36	35	35	26	33	33	28		
8	24	25	23	40	34	20	14					36	35	35	26	33	21	33	32	28

- HUILES DÉTERGENTES MOTEUR SAE 20 - SAE 30 - SAE 50
- HUILES SAE 90 EXTREME PRESSION
- PRODUITS SPÉCIAUX
- GRAISSE CONSISTANTE NEUTRE GRAPHITEE
- GRAISSE CONSISTANTE NEUTRE
- GRAISSE A ROULEMENT

RÉCAPITULATION DES

N° de repère du schéma		PÉRIODICITÉ →	1.000 km ou 25 h	3.000 km ou 75 h	6.000 km ou 125 h	9.000 km ou 225 h	12.000 km ou 300 h	15.000 km ou 375 h	18.000 km ou 450 h	21.000 km ou 525 h	24.000 km ou 600 h	27.000 km ou 675 h	30.000 km ou 750 h	33.000 km ou 825 h	36.000 km ou 900 h	39.000 km ou 975 h	42.000 km ou 1.050 h	45.000 km ou 1.125 h	Au-delà de 45.000 km
N° de page à consulter																			
MOTEUR																			
1	37	Vidange et plein d'huile	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
2	41	Vidange et plein d'huile de la pompe d'inj.	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
4	51	Niveau d'huile dans compresseur	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
4	51	Vidange et plein d'huile du compresseur	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Nettoyage des clapets du compresseur	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Resserrage des écrous de culasse	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Réglage du jeu aux culbuteurs	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Nettoyage des vis creuses sur culasses	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Tension de la chaîne de distribution	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Vérification du calage de la pompe	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
2	—	Contrôle de la pompe d'injection au banc	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
7	42	Huilage de la commande d'accélération	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
2	—	Vérification des injecteurs	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
11	45	Rempli ^e de la cartouche du filtre à gasoil	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
41	46	Nettoyage du préfiltre	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
5	48	Niveau d'huile dans le filtre à air	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
5	48	Nettoyage du filtre à air	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
8	36	Graissage de la pompe à eau	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
10	49	Détartrage et rinçage du radiateur	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Vérification de la tension des courroies	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Vérification des durites	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
EMBRAYAGE																			
11	53	Graissage de la butée	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
12	53	Huilage de la tringlerie de commande	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
12	53	Réglage de la garde	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
BOITE DE VITESSES																			
6	56	Vérification du niveau dans carter	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
6	56	Vidange et rinçage du carter	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
TRANSMISSION - PONT AR.																			
16	58	Graissage des paliers et des coulisses de cardan	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
36	59	Niveau d'huile dans carter de pont	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
18	59	Vidange et rinçage du carter	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
19	59	Graissage des cardans	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
17	59	Graissage des cardans	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
ESSIEU AV. - DIRECTION																			
22	60	Graissage axes, pivots et rotules	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
23	61	Niveau d'huile dans boîtier de direction	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Rattrapage des jeux	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Resserrage du boîtier sur longeron	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
—	—	Réglage du parallélisme	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆

REPRENDRE LES PÉRIODICITÉS INDICÉES À PARTIR DU 18.000^e KM

OPÉRATIONS D'ENTRETIEN

N° de repère du schéma	N° de page à consulter	OPÉRATIONS	PÉRIODICITÉ																
			1.000 km ou 25 h	3.000 km ou 75 h	6.000 km ou 125 h	9.000 km ou 225 h	12.000 km ou 300 h	15.000 km ou 375 h	18.000 km ou 450 h	21.000 km ou 525 h	24.000 km ou 600 h	27.000 km ou 675 h	30.000 km ou 750 h	33.000 km ou 825 h	36.000 km ou 900 h	39.000 km ou 975 h	42.000 km ou 1.050 h	45.000 km ou 1.125 h	Au-delà de 45.000 km
MOYEURS - ROUES - PNEUS																			
—	—	Permutation des roues			❖														
—	—	Equilibrage des roues AV			❖														
20	63	Dépose, nettoyage, graissage et réglage des moyeux AV et AR			❖														
21	—																		
SUSPENSION																			
—	—	Resserrage des boulons de fixation des mains et des écrous sur étriers de ressorts	❖	❖															
26	65	Graissage des axes de ressorts		❖															
27	66	Huilage des lames			❖														
28	66	Nettoyage complet et graissage des lames			❖														
FREINS																			
33	67	Graissage des paliers de renvoi et des paliers d'arbres de cames		❖															
35	68	Huilage du pédalier, du levier de frein à main et des chapes sur tringlerie		❖															
39	69	Rattrapage de l'usure des garnitures		❖															
40	—	Inspection des garnitures			❖														
APPAREILS A AIR COMPRIMÉ																			
32	70	Nettoyage et graissage des cylindres de frein		❖															
29	71	Cylindre de commande de réducteur sur boîte			❖														
15	56	Cylindre de servo-débrayage			❖														
25	61	Cylindre de servo-direction			❖														
—	61	Distributeur de servo-direction			❖														
—	—	Robinet de présélection et valve de commande du réducteur			❖														
31	72	Purge des réservoirs d'air	❖	❖															
38	70	Centrale de freinage			❖														
ÉLECTRICITÉ																			
37	—	Huilage de la dynamo et du démarreur			❖														
37	—	Nettoyage des balais et porte-balais			❖														
—	—	Niveau de l'électrolyte des batteries	❖	❖															
DIVERS																			
—	—	Huilage des axes d'essuie-glace et des rotules sur tringles de commande			❖														
—	—	Huilage des câbles de compteurs			❖														
—	—	Huilage des charnières de portes et des serrures			❖														
—	—	Resserrage de la fixation de la cabine			❖														

REPRENDRE LES PÉRIODICITÉS INDIQUÉES A PARTIR DU 18.000^e KM

LES IMPRESSIONS GERBOS
1, rue Bourdaloue - PARIS
Septembre 1963



SIMCA INDUSTRIES - DIVISION UNIC

1, QUAI NATIONAL - PUTEAUX (SEINE) - TÉL. : LON. 21-40, 21-80