

8

cyl

NOTICE D'ENTRETIEN

camions

UNIC

FIAT

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES D'ENTRETIEN

Pour obtenir le meilleur rendement de votre **UNIC** nous vous présentons dans cette notice toutes les prescriptions pour réaliser un entretien rationnel. Nos Concessionnaires et Agents sont à votre disposition pour tous conseils ou détails complémentaires dont vous auriez besoin.

N'oubliez pas que sur la route, c'est tout le RESEAU **UNIC** qui vous offre son assistance.

Concessionnaires, Succursales, Agents vous réserveront toujours le meilleur accueil.



8 cylindres

IZOARD 270-340

CABINE AVANCÉE GROUPE

P 270 A2
P 270 A 6 x 2-2
T 270 A2
T 270 A 6 x 2-2
P 340 A
T 340 A
T 270 A 6 x 4-2



CABINE SEMI-AVANCÉE BIG-JOB

P 270
T 270
P 270 CH 4 x 2
P 270 6 x 4
PB 6-270
P 340
T 340



ce que vous devez savoir...

- **LES VISITES DE GARANTIE SONT GRATUITES** cependant les fournitures telles que huiles, graisses, joints, éléments filtrants restent à votre charge.



Ces visites doivent être effectuées de préférence par votre Concessionnaire-vendeur.

La liste des opérations correspondant à ces visites est consignée dans votre :

CARNET DE GARANTIE

● **IMPORTANT**

Nous insistons pour que ces visites soient effectuées aux kilométrages indiqués, ceci dans votre intérêt, le bénéfice de notre garantie pouvant être retiré si ces prescriptions ne sont pas respectées.

● **AVANT CHAQUE VISITE : PRENEZ RENDEZ-VOUS AVEC VOTRE CONCESSIONNAIRE-VEUNDEUR**

Vous contribuerez à une organisation rationnelle du travail par conséquent à une immobilisation minimum de votre véhicule.

● **PRESENTEZ VOTRE CARNET DE GARANTIE**

Il est indispensable pour vous assurer du bénéfice de la garantie.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

		PAGES
00	Moteur	8-9
01	Embrayage	9
02	Boîte de vitesses	9-10
03	Pont arrière	10
04	Essieu avant	11
05	Direction	11
06	Châssis-Suspension	11-12
07	Transmission	12
08	Freinage	12
09	Electricité	13
10	Carrosserie	13
11	Ravitaillement	14

	IZOARD 270	IZOARD 340
	M 62 S	V 85 S
Type		
Nombre et position des cylindres	8 en V à 90°	8 en V à 90°
Alésage des cylindres ..	119 mm	135 mm
Course du piston	121 mm	130 mm
Cylindrée totale	10.766 cm ³	14.886 cm ³
Rapport volumétrique ..	17/1	17/1
Puissance maxi (SAE) ..	270 cv à 2600 tr/mn	340 cv à 2400 tr/mn
Couple maxi	84 mkg à 1400 tr/mn	110 mkg à 1400 tr/mn
Puissance fiscale	29 cv	40 cv
Ordre d'injection	1.5.4.8.6.3.7.2	1.5.4.8.6.3.7.2
ORGANES ANNEXES		
Pompe d'injection.....	SIGMA CMS 8 D 100 T	SIGMA CMS 8 D 100 TT
Filtre à combustible ...	SIGMA S 80 D	SIGMA S 80 D
Pompe d'alimentation ..	SIGMA LM 32	SIGMA LM 32
Injecteur	SIGMA BSG 5387	SIGMA BSG 5387
Filtre à air	LAUTRETTE (bain d'huile)	LAUTRETTE (bain d'huile)
Compresseur d'air	DAHL 180 cm ³ , puis MARELLI 192 cm ³	MARELLI 192 cm ³
Pompe hydraulique.....	AIR EQUIPEMENT type 35013.072.2	AIR EQUIPEMENT type 35013.072.2
DISTRIBUTION		
Avance Ouverture Admis.	10°	10°
Retard Fermeture Admis. .	46°	46°
Avance Ouverture Echap.	41°	41°
Retard Fermeture Echap.	7°	7°
Avance initiale injection ..	8°	11°30'
Position du piston avant PMH correspondant à l'avance injection	3,02 mm	6,57 mm
CALAGE MOTEUR		
Jeu théorique à la soupape d'Admission pour obtenir AOA au PMH	0,50 mm	0,50 mm

00 MOTEUR (suite)

	IZOARD 270	IZOARD 340
Type	M 62 S	V 85 S
Jeux pratiques entre culbuteur et soupape (mesuré à froid)		
Admission	0,25	0,25
Echappement	0,50	0,50

01 EMBRAYAGE

Monodisque à sec
 Marque : FERODO (VERTO)

Affectations des Embrayages	Types
P 270 P 270 A2 T 270 T 270 A2 P 270 CH P 270 A 6x2/2 P 270 A 6x2 T 270 A 6x2/2 T 270 A 6x4 T 270 A 6x4/2	} 15" LG 80
P 270 6x4 PB6 270	
P 340 P 340 A T 340 T 340 A	} 17" DB 1630

Commande d'embrayage : assistance pneumatique par servo DAHL

02 BOITE DE VITESSES

IZOARD 270	▶	B 181	} Marche AV. 4 vitesses synchro. Marche AR 1 vitesse
IZOARD 340	▶	B 190	

Ces boîtes sont équipées d'un réducteur à commande pneumatique

B 181 à l'arrière

B 190 à l'avant

doublant ainsi la gamme des vitesses.

02

BOITE DE VITESSES (suite)

RAPPORTS DES VITESSES

Vitesses	B 181	B 190
1 ^{re} réduite	0,113	0,118
1 ^{re} normale	0,155	0,161
2 ^e réduite	0,233	0,214
2 ^e normale	0,320	0,293
3 ^e réduite	0,408	0,391
3 ^e normale	0,559	0,536
4 ^e réduite	0,730	0,729
4 ^e normale	1	1
Marche AR. réduite	0,095	0,138
Marche AR. normale	0,120	0,189

REMARQUE B 190 : La lubrification des éléments supérieurs est assurée par une pompe à palettes entraînée par le train intermédiaire
débit 4 à 5 litres/mn
pression 2,5 kg/cm²

● COMMANDE DES VITESSES

B 181 mécanique, directe ou à distance assistée depuis 9/1970 (suivant le type de châssis)

B 190 assistance électro-pneumatique sur tous les types.

● COMMANDE DE RÉDUCTEUR

Réducteur à commande pneumatique avec présélection électrique par un interrupteur au levier de changement des vitesses.

● OPTIONS

Prise de mouvement 21,5 et 45 mkg sur B 181 - ou 28 mkg sur B 190

03

PONT ARRIÈRE

IZOARD 4 x 2 et 6 x 2 P 386 (1 vitesse)

IZOARD 6 x 4 tandem EATON 38 DT (2 vitesses)

Couples disponibles :

4 x 2 et 6 x 2 (P 386) : IZOARD 270 : 8 x 57 - 9 x 57 - 9 x 53
IZOARD 340 : 9 x 53

6 x 4 (EATON 38 DT) : 6 x 43 avec blocage du différentiel inter-pont.

OPTIONS : Différentiel auto-bloquant type NO SPIN (HERWAYTHORN) sur P 386

Remplacement du P 386 par P 391 (double réduction) 15 x 29
14 x 59

P 386 couple 9 x 48 pour IZOARD 340 seulement.

04 ESSIEUX AVANT

Types d'essieux	E. 251 (surbaissé)	E. 236 (surbaissé)	E. 252 (droit)
Affectation des châssis	T 270	P 270 A 6 x 2/2 P 270 P 270 A2 T 270 A2 T 270 A 6 x 4 T 270 A 6 x 4/2	P 270 CH 6 x 4 PB6 270
Inclinaison de pivots	9°	9°	9°
Carrossage	1°	1°	1°
Chasse	3° 20'	3° 24'	3° 20'
Pincement	0 à 5 mm	0 à 5 mm	0 à 5 mm

05 DIRECTION

GEMMER type 99 à vis globique et galet oscillant
assistance hydraulique par pompe (AIR-EQUIPEMENT) et vérin (BENDIX)

06 SUSPENSION

AVANT (tous types)	2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames fixation par point fixe (AV) et jumelle (AR) 2 amortisseurs hydrauliques à double effet : type HOUDAILLE CA type télescopique CSA
ARRIERE 4 x 2	2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames fixation : CA « Groupe » : point fixe (AV) et jumelle (AR) CSA : point fixe (AV) et patin (AR) 2 compensateurs à lames
ARRIERE 6 x 2	4 ressorts entiers semi-elliptiques à lames fixation : point fixe AV et AR (extrémités) patin central

06

SUSPENSION (suite)

ARRIERE

2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames, répartis entre ponts par balanciers.
Fixation par points fixes et patins-ensemble oscillant, articulation par balancier.
2 barres de réaction entre corps de pont et châssis absorbent les couples d'accélération et de freinage.

07

TRANSMISSION

Marque GLAENZER-SPICER

Type 1700

08

FREINS

Type : UNIC à points fixes

FREIN PRINCIPAL

Pneumatique, commandé par pédale
Circuits indépendants AV et AR (porteur simple)
Circuits indépendants AV (porteur + remorque) et AR (porteur-remorqueur)
Circuits indépendants AV + AR et remorque (tracteur)

FREIN DE SECOURS

Châssis porteurs simples CA et CSA :
Circuit indépendant agissant directement sur les freins AR.
Châssis porteurs-remorqueurs et tracteurs CSA :
Circuit indépendant agissant sur les freins AR du porteur et sur les freins de la remorque.
Sur option : Adjonction d'un frein modérateur sur remorque seule
Châssis porteurs-remorqueurs et tracteurs CA :
Circuit indépendant pour l'ensemble, jumelé avec le frein modérateur sur la remorque seule.

NOTA : Action modératrice sur la remorque jusqu'à une pression de 2 bars et action secours sur l'ensemble au-dessus de cette valeur.
(modérateur indépendant sur CA à partir du 9/1970)

FREIN DE PARCAGE (frein à main)

CA du type « à verrou » agissant sur les freins AR par immobilisation des tiges de piston des cylindres de roue en position de blocage
CSA du type « à cliquet » agissant sur les freins AR par un système de tringleries et renvois agissant sur les cames de frein AR

09**ÉLECTRICITÉ**

Tension de l'installation	24 volts
Batteries	4 de 6 volts-120/160 AH (charge en 20 h)
Génératrice	Alternateur FIAT 25 A (50 A en option)
Régulateur	FIAT RC 2/24 B
Démarrreur	BOSCH KB 24 V-6 PS

10**CARROSSERIE**

Types de châssis	Types de cabines
P 270-T 270 P 340-T 340	Cabine semi-avancée type Big-Job V 8
P 270 6 x 4 P 270 CH 4 x 2 PB 6-270	Cabine semi-avancée type Big-Job V 8 chantier
P 270 A2-T 270 A2 P 270 A 6 x 2/2 P 340 A-T 340 A	Cabine avancée Groupe basculable (verrouillage et sécurité automatiques)

Désignation	Capacités en litres		Spécifications
	M 62 S	V 85 S	
00 MOTEUR			
Carter inférieur	22	27	huile détergente supplément I SAE 20 en dessous de - 10° C SAE 30 entre - 10° et + 35° C SAE 50 en dessus de + 35° C
Pompe d'injection	0,6	0,6	
Filtre à air	3,3	3,9	
Circuit de refroidissement .	53	CSA 56 CA 60	
02 BOITE DE VITESSE			
Carter B 181	15		huile SAE 90 EP
Carter B 190	11		
03 PONT ARRIERE			
P 386	10		huile SAE 90 EP huile SAE 140 EP huile SAE 90 EP
P 391	19		
EATON 38 DT	8,5		
Carter AR/AR			
Carter AR/AV	11		
05 DIRECTION			
Boîtier de direction	1,4		huile SAE 90 EP (voir tableau ci-dessous)
Circuit de servo-direction .	3 à 3,5		

Huiles préconisées pour le circuit de servo-direction (à ne pas mélanger)

ANTAR	Transantar
ESSO	Automatic Fluid 55 A
MOBIL	Mobil Fluid 200 Y
SHELL	Donax T6
CALTEX	Texamatic Fluid 5110 A
PURFINA	Purfimatic Fluid

ENTRETIEN GÉNÉRAL

Les valeurs kilométriques correspondant aux opérations de contrôle, de réglage, de nettoyage que nous indiquons sont établies pour une utilisation ROUTIERE à raison d'une base de 100.000 km par an.

Il faut cependant tenir compte de la relativité des fréquences en fonction d'éléments tels que :

- le genre de service
- le parcours en général
- le climat

Suivant ces considérations les fréquences indiquées sont à modifier pour les véhicules :

- effectuant de courts et nombreux parcours urbains (brasseur, laitier, ordures ménagères, etc...)
- équipés d'une prise de mouvement (pour dépotage)
- dit « CHANTIER » (6 x 4 ou CH 4 x 2)

En conséquence pour ces châssis il est recommandé de ne plus tenir compte des kilomètres parcourus mais plutôt du temps de fonctionnement suivant les valeurs ci-dessous.

PHASES D'ENTRETIEN	TOUTES LES...km	ou TOUTES LES...h de fonctionnement	Pages
A	5.000	125	23
B	10.000	250	33
C	20.000	500	47
D	30.000	750	57
E	50.000	1250	63

PROGRAMME « TYPE » D'ENTRETIEN



IMPORTANT

Les périodicités indiquées ci-après ne sont essentiellement valables qu'en cas d'utilisation « ROUTIERE ». Dans le cas d'usages plus sévères, il y a lieu de resserrer les fréquences ou de considérer les heures de fonctionnement.

PROGRAMME TYPE D'ENTRETIEN

PÉRIODICITÉS D'ENTRETIEN		PHASES D'ENTRETIEN				
KILOMÈTRES PARCOURUS	OU HEURES DE FONCTIONNEMENT	A	B	C	D	E
5 000	125	•				
10 000	250	•	•			
15 000	375	•				
20 000	500	•	•	•		
25 000	625	•				
30 000	750	•	•		•	
35 000	875	•				
40 000	1 000	•	•	•		
45 000	1 125	•				
50 000	1 250	•	•			
55 000	1 375	•				•
60 000	1 500	•	•	•	•	
65 000	1 625	•				
70 000	1 750	•	•			
75 000	1 875	•				
80 000	2 000	•	•	•		
85 000	2 125	•				
90 000	2 250	•	•		•	
95 000	2 375	•				
100 000	2 500	•	•	•		•
105 000	2 625	•				
110 000	2 750	•	•			
115 000	2 875	•				
120 000	3 000	•	•	•	•	
125 000	3 125	•				
130 000	3 250	•	•			
135 000	3 375	•				
140 000	3 500	•	•	•		
145 000	3 625	•				
150 000	3 750	•	•		•	•

Voir page 21 le « RÉCAPITULATIF DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN PAR ORGANE ET PAR PHASE ».

RÉCAPITULATIF DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN PAR ORGANES ET PAR PHASES

Page
Vidange d'huile du carter inférieur 25
Vidange du filtre à huile 25
Vidange d'huile de l'échangeur thermique 25
Contrôle du niveau d'huile dans le carter de pompe d'injection 27
Contrôle du niveau d'huile dans le filtre à air 27
Contrôle de la tension des courroies 27
Graissage de la pompe à eau 27
Graissage du tendeur de courroies de pompe à eau 27
Contrôle de la garde d'embrayage . 29
Graissage des axes de renvoi de timonerie (CA) 29
Graissage des rotules de barre d'accouplement 29
Contrôle du jeu aux rotules 29
Graissage des axes de pivots 29
Contrôle du jeu aux rotules de barre et de levier de direction 29
Contrôle du jeu aux rotules de vérin d'assistance 29
Graissage de toutes les rotules 29
Graissage général ressorts-axes et renvoi de pédalier-prochet de remorque-selle de tracteur 30
Graissage des joints et coulisses de cardan 30
Graissage des axes de cames de frein 30
Graissage des palonniers du frein à main et du mécanisme (CSA) 30

Page
Vidange de l'huile de la cuve du filtre à air 35
Remplacement de la carouche du filtre à huile 35
Vidange de l'huile du carter de pompe d'injection 35
Nettoyage du préfiltre à gas-oil 37
Remplacement de la carouche du filtre à gas-oil-purge 37-39
Purge des réservoirs de gas-oil 39
Huilage des commandes d'accélérateur 43
Huilage des axes, chapes et rotules de commande de débryage 43
Contrôle du niveau d'huile et des reniflards 41
Contrôle du niveau d'huile et des reniflards 41

Page
Contrôle de toutes les durites (air, eau, gas-oil) 49
Vidange de l'huile du carter 49
Nettoyage de la crépine (B 190) et 51
Vidange de l'huile du carter 51
Contrôle du niveau d'huile dans le boîtier de direction 53
Contrôle des bagues de balancier 6 x 2 53
Contrôle des cales et bugues de balanciers central et extrêmes 6 x 4 53
Réglage du jeu entre garnitures et tambours 55
Réglage du frein à main (CSA) 55

Page
Contrôle des fixations supports moteur 59
Réglage des jeux aux culbuteurs 59
Contrôle des fixations des différents supports (servo et renvoi)
Contrôle de la fixation du carter longitudinal sur le carter transversal

Page
Vidange de l'huile de la cuve du filtre à air 35
Remplacement de la carouche du filtre à huile 35
Vidange de l'huile du carter de pompe d'injection 35
Nettoyage du préfiltre à gas-oil 37
Remplacement de la carouche du filtre à gas-oil-purge 37-39
Purge des réservoirs de gas-oil 39
Huilage des commandes d'accélérateur 43
Huilage des axes, chapes et rotules de commande de débryage 43
Contrôle du niveau d'huile et des reniflards 41
Contrôle du niveau d'huile et des reniflards 41

Page
Contrôle de toutes les durites (air, eau, gas-oil) 49
Vidange de l'huile du carter 49
Nettoyage de la crépine (B 190) et 51
Vidange de l'huile du carter 51
Contrôle du niveau d'huile dans le boîtier de direction 53
Contrôle des bagues de balancier 6 x 2 53
Contrôle des cales et bugues de balanciers central et extrêmes 6 x 4 53
Réglage du jeu entre garnitures et tambours 55
Réglage du frein à main (CSA) 55

Page
Contrôle des fixations supports moteur 59
Réglage des jeux aux culbuteurs 59
Contrôle des fixations des différents supports (servo et renvoi)
Contrôle de la fixation du carter longitudinal sur le carter transversal

Page
Contrôle du calage de la pompe d'injection 65-67
Contrôle du tarage des injecteurs 65
Nettoyage et contrôle des clapets de compresseur 69
Contrôle de la précharge des roulements de pignon d'attaque 69
Vidange du circuit de servo-direction 69
Contrôle du pincement des roues avant 59
Contrôle de la fixation du support de boîtier de direction ainsi que le boîtier sur son support 61
Contrôle de toutes les fixations au châssis 59
Serrage des roues (contrôle) 59
Contrôle des fixations de plateau et de supports de palier
Régissage des moyeux de roue et contrôle des garnitures et tambours 71
Réglage des roulements de moyeux 71
Nettoyage de l'épaveur de la centrale 71
Contrôle des cylindres de roue 71
Entretien du démarreur 72
Contrôle des fixations de cabine et de carrosserie

00 MOTEUR
01 EMBRAYAGE
02 BOITE DE VITESSES
03 PONT ARRIÈRE
04 ESSIEU AVANT
05 DIRECTION
06 CHASSIS-SUSPENSION
07 TRANSMISSION
08 FREINS
09 ÉLECTRICITÉ
10 CARROSSERIE

IMPORTANT

: Avant d'effectuer cette PHASE, consulter le « PROGRAMME
« TYPE » D'ENTRETIEN » page 18

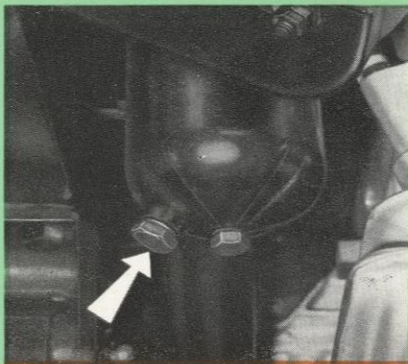
PHASE A D'ENTRETIEN

tous les 5.000 km
ou 125 h

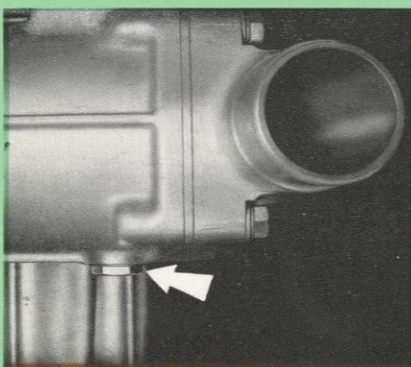
	pages
Vidange et remplissage d'huile moteur	25
Vidange du filtre à huile	25
Vidange d'huile de l'échangeur thermique	25
Contrôle du niveau d'huile dans le carter de pompe d'injection .	27
Contrôle du niveau d'huile dans la cuve du filtre à air	27
Contrôle des tensions de courroies	27
Contrôle de la garde d'embrayage	29
Contrôle du jeu aux rotules de la barre d'accouplement et de direction	29
Contrôle du niveau de l'électrolyte dans les batteries	29
Graissage complet du châssis	30 et 31



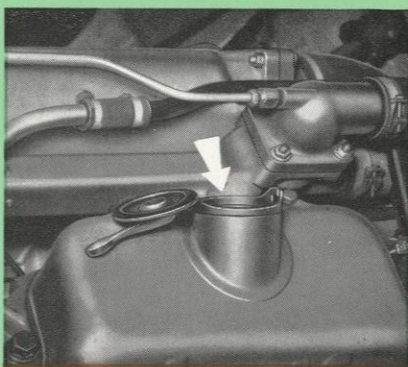
Bouchon de vidange du carter inférieur moteur 1



Bouchon de vidange de la cuve du filtre à huile 2



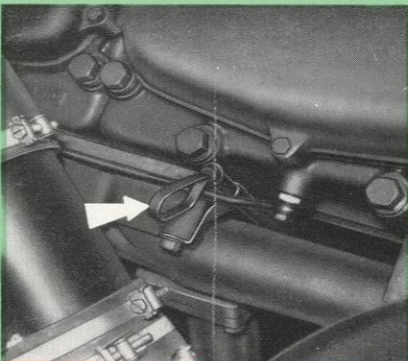
Bouchon de vidange du circuit d'huile sur l'échangeur thermique 3



Orifice de remplissage d'huile sur couvre-culasse 4



Jauge d'huile moteur sur cabine avancée 5



Jauge d'huile moteur sur cabine semi-avancée 6

VIDANGE DU CARTER INFERIEUR

- 1 Bouchon de vidange du carter inférieur

VIDANGE DU FILTRE A HUILE

- 2 Bouchon de vidange de la cuve du filtre à huile

VIDANGE D'HUILE DE L'ECHANGEUR THERMIQUE (IZOARD 340)

- 3 Bouchon de vidange du circuit d'huile à l'échangeur thermique

IMPORTANT

Vidanger lorsque le moteur est chaud pour obtenir un meilleur écoulement

S'assurer du bon état des joints de bouchons

Nettoyer les bouchons avant de les remonter

Bloquer les bouchons sans excès

Eviter de mélanger des huiles de marques et de qualités différentes.

Il est inutile de maintenir le niveau d'huile au maxi de la jauge, mais ne jamais descendre en dessous du mini.

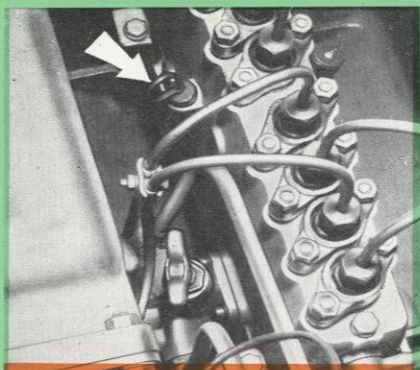
Effectuer le remplissage d'huile moteur par l'orifice situé sur le couvre-culasse arrière droit **4** après avoir basculé la cabine.

Contrôler le niveau à l'aide de la jauge :

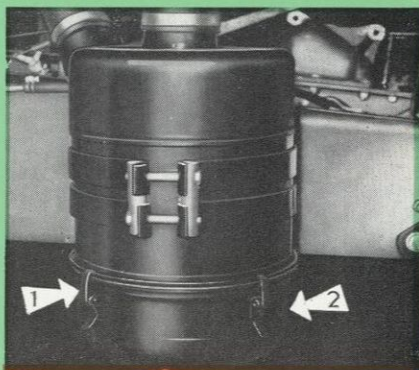
- 5 CA-GROUPE : à l'avant droit sous la calandre.

- 6 CSA à proximité de l'orifice de remplissage

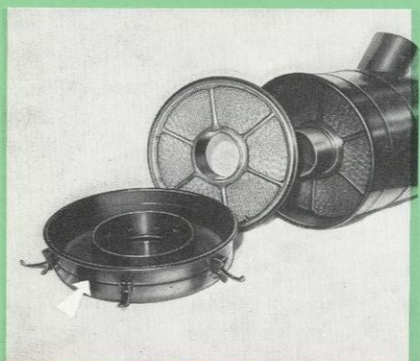
S'assurer qu'il n'y ait aucune fuite d'huile.



Jauge d'huile de la pompe d'injection **7**



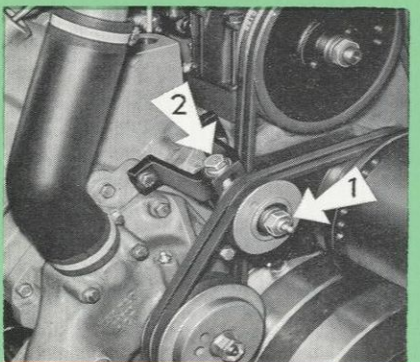
Filtre à air à bain d'huile (LAUTRETTE) **8**



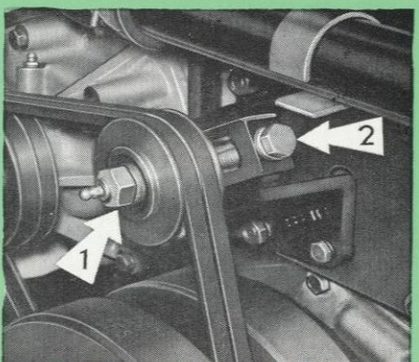
Cuve et élément du filtre à air **9**



Tendeur des courroies alternateur-compresseur **10**



Tendeur des courroies de pompe à eau - CSA **11**



Tendeur des courroies de pompe à eau CA **12**

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LE CARTER DE LA POMPE D'INJECTION

Extraire la jauge **7** en tirant franchement vers vous

Si besoin est, parfaire le niveau en versant par l'orifice de jauge (huile moteur). S'assurer que le reniflard du boîtier de régulateur n'est pas obstrué et qu'il n'y ait aucune fuite au couvercle arrière.

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LA CUVE DU FILTRE A AIR

Dépose de la cuve **8**

Soulever les loquets de verrouillage **1** tout en maintenant la cuve **2** en place sur le corps du filtre

Dégager chaque loquets de la collerette du corps de filtre

Déposer la cuve **2** avec l'élément filtrant

Contrôle du niveau d'huile **9**

Séparer l'élément filtrant de la cuve

Le niveau normal est celui correspondant à la nervure circulaire (flèche)

Compléter si nécessaire avec de l'huile moteur

Repose de la cuve

Replacer l'élément filtrant sur la cuve

Agrafer les loquets sur la collerette du corps de filtre

Verrouiller en abaissant à fond chaque loquet

CONTROLE DE LA TENSION DE COURROIES

Flèche correspondant à une tension normale = 1 cm sous la pression des doigts aux brins tendus sur le plus grand entr'axe

Des courroies trop tendues se détériorent aussi rapidement que celles qui ne le sont pas assez.

IMPORTANT

Il est impératif de remplacer les courroies par paire. La sélection de celles-ci a pour but d'obtenir un réglage uniforme de la tension sur chacune d'elle.

Tension des courroies de compresseur-alternateur (par le support d'alternateur). CA ou CSA **10**

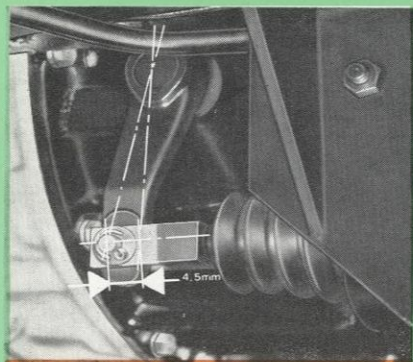
Tension des courroies de pompe à eau par tendeur intermédiaire. CSA **11** CA **12**

NOTA : Pour régler la tension, ou remplacer les courroies de pompe à eau, il est impératif de procéder comme suit :

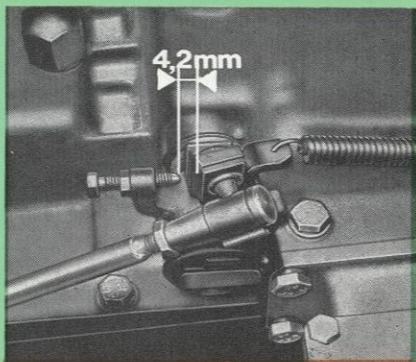
Desserrer l'écrou **1**

Agir sur les courroies par la vis **2**

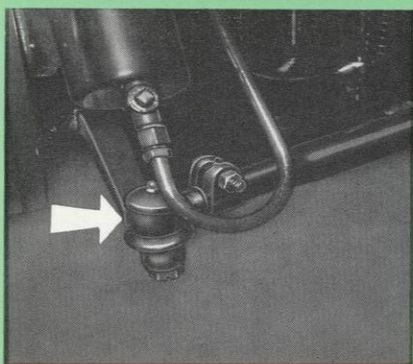
Serrer l'écrou **1**



Garde au levier de commande de l'arbre de débrayage **13**



Garde aux leviers de commande de l'assistance des vitesses boîte B. 190 **14**



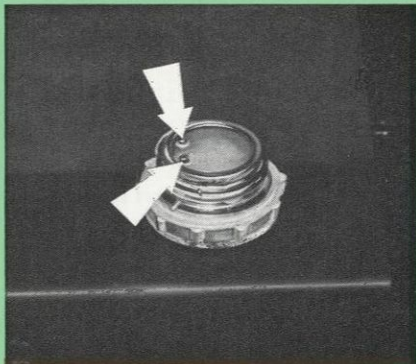
Rotules sur barre d'accouplement **15**



Rotules sur barre de direction **16**



Contrôle du niveau de l'électrolyte dans les batteries **17**



Trous de mise à l'air libre sur les bouchons des batteries **18**

01 EMBRAYAGE

CONTROLE DE LA GARDE

Garde normale = 3 mm à la butée soit 4,5 mm à l'extrémité du levier de commande de l'arbre de débrayage **13** (4,32 exactement)

1 tour de chape = 1 mm à la butée

Pour les véhicules IZOARD 340 (équipés de la boîte de vitesses B 190) il est impératif de contrôler également la garde de 4,2 mm entre le levier et la vis du contrelevier de commande de déverrouillage et d'assistance des vitesses sur boîte **14**

Chaque réglage de la garde à la butée nécessite le réglage de la garde aux timoneries de boîte, ce dernier étant exclusivement obtenu en agissant sur la tige de liaison par la chape (côté levier d'embrayage) ou la rotule (côté boîte)

IMPORTANT

NE JAMAIS AGIR SUR LA VIS DE BUTEE DU CONTRE-LEVIER

04 ESSIEU AVANT

CONTROLE DU JEU AUX ROTULES DE LA BARRE D'ACCOUPEMENT **15** ET DE DIRECTION **16**

Lors du graissage des rotules, agir sur la barre d'accouplement et de direction pour s'assurer qu'il n'existe aucun jeu

06 CHASSIS-SUSPENSION

GRAISSAGE COMPLET (voir tableau page 28-29)

09 ÉLECTRICITÉ

CONTROLE DU NIVEAU DE L'ELECTROLYTE DANS LES BATTERIES **17**

Déposer les bouchons de chaque élément

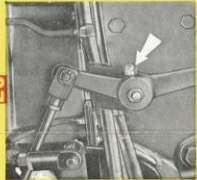
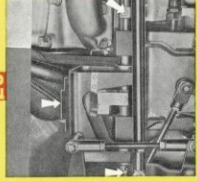
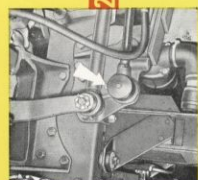
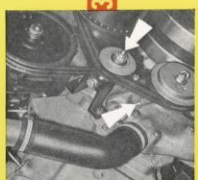
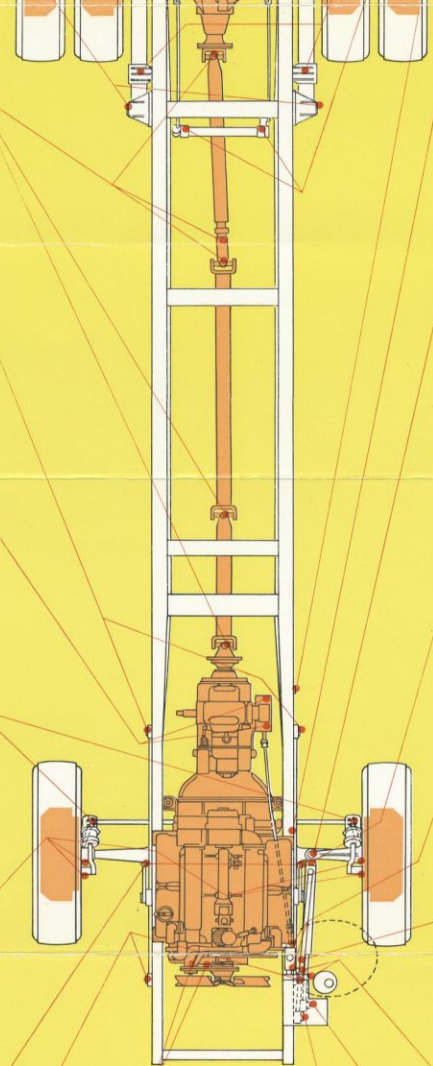
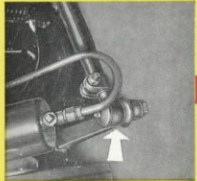
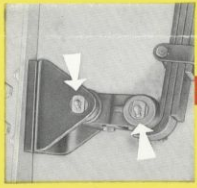
Le niveau de l'électrolyte doit être environ 10 mm au-dessus des plaques.

Compléter avec de l'EAU DISTILLÉE

NE JAMAIS AJOUTER D'ACIDE

Avant de reposer les bouchons, s'assurer que les trous de mise à l'air libre ne sont pas obstrués (2 trous par bouchon) **18**

TABLEAU DE GRAISSAGE





14



13



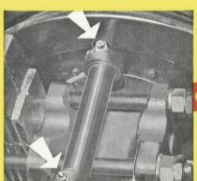
12



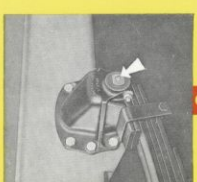
11



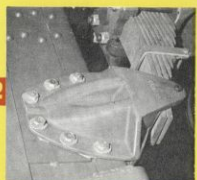
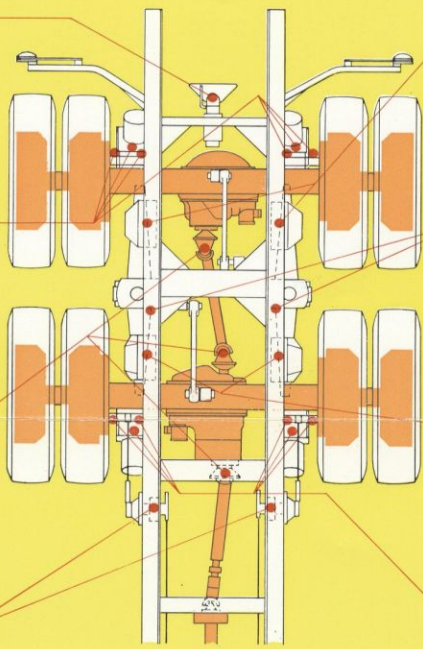
10



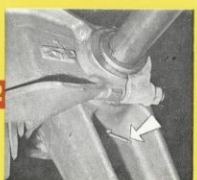
9



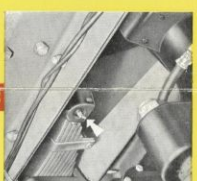
8



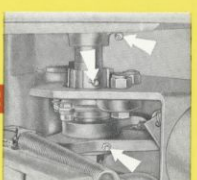
15



16



17



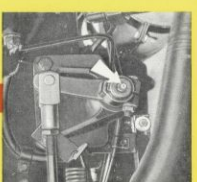
18



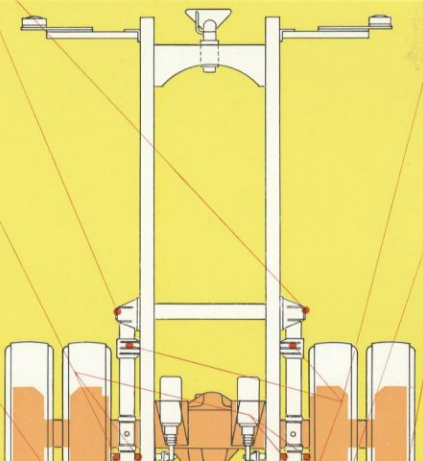
19



20




21



GRAISSAGE COMPLET

IMPORTANT

Avant d'injecter la graisse, nettoyer soigneusement l'embout des graisseurs

- 
- 1 Axes avant des ressorts avant
 - 2 Amortisseurs avant type HOUDAILLE (cabine avancée)
 - 3 Axes des pivots et axes des cames de frein avant
 - 4 Rotules sur barre d'accouplement
 - 5 Sélecteur de commande des vitesses sur boîte B. 190 (IZOARD 340)
 - 6 Axes arrière de jumelles des ressorts avant
 - 7 Croisillons et coulisses de cardan sur transmissions
 - 8 Axes avant de ressorts arrière
 - 9 Axes de cames des freins arrière
 - 10 Patins de ressorts arrière (CSA) ou axes des jumelles des ressorts AR (CA)
 - 11 Axes sur palonniers de renvoi des tringleries de frein à main 6 x 4
 - 12 Croisillon de cardan sur transmission entre-pont 6 x 4
 - 13 Axes de cames avant des freins arrière 6 x 4
 - 14 Crochet de remorquage (option tous types)
 - 15 Patins de ressorts arrière 6 x 4
 - 16 Axe de balancier central 6 x 4
 - 17 Axes avant de ressort arrière 6 x 4
 - 18 Axes de cames avant de freins arrière 6 x 4
 - 19 Patins de compensateur des ressorts arrière
 - 20 Paliers de l'axe de renvoi des tringleries de frein à main (CSA)
 - 21 Renvoi de tringlerie de commande de débrayage (CA) (côté servo-débrayage)
 - 22 Mécanisme de frein à main (CSA)
 - 23 Rotule du vérin de direction au levier de direction
 - 24 Rotule du vérin de direction à la barre de direction
 - 25 Palier avant et arrière de l'axe de commande des vitesses (CA)
 - 26 Renvoi de tringlerie de commande de débrayage (CA) (côté pédalier)
 - 27 Axe du pédalier (CA) et axe de renvoi de timonerie de cde de la centrale de freins
 - 28 Rotule de la barre de direction à la bielle pendante
 - 29 Rotule du vérin au point fixe
 - 30 Pompe à eau et tendeur des courroies de pompe à eau


POINT PARTICULIER

Sellette de véhicule tracteur

GRAISSAGE COMPLET

IMPORTANT

Avant d'injecter la graisse, nettoyer soigneusement l'embout des graisseurs

- 
- 1 Axes avant des ressorts avant
 - 2 Amortisseurs avant type HOUDAILLE (cabine avancée)
 - 3 Axes des pivots et axes des cames de frein avant
 - 4 Rotules sur barre d'accouplement
 - 5 Sélecteur de commande des vitesses sur boîte B. 190 (IZOARD 340)
 - 6 Axes arrière de jumelles des ressorts avant
 - 7 Croisillons et coulisses de cardan sur transmissions
 - 8 Axes avant de ressorts arrière
 - 9 Axes de cames des freins arrière
 - 10 Patins de ressorts arrière (CSA) ou axes des jumelles des ressorts AR (CA)
 - 11 Axes sur palonniers de renvoi des tringleries de frein à main 6 x 4
 - 12 Croisillon de cardan sur transmission entre-pont 6 x 4
 - 13 Axes de cames avant des freins arrière 6 x 4
 - 14 Crochet de remorquage (option tous types)
 - 15 Patins de ressorts arrière 6 x 4
 - 16 Axe de balancier central 6 x 4
 - 17 Axes avant de ressort arrière 6 x 4
 - 18 Axes de cames avant de freins arrière 6 x 4
 - 19 Patins de compensateur des ressorts arrière
 - 20 Paliers de l'axe de renvoi des tringleries de frein à main (CSA)
 - 21 Renvoi de tringlerie de commande de débrayage (CA) (côté servo-débrayage)
 - 22 Mécanisme de frein à main (CSA)
 - 23 Rotule du vérin de direction au levier de direction
 - 24 Rotule du vérin de direction à la barre de direction
 - 25 Palier avant et arrière de l'axe de commande des vitesses (CA)
 - 26 Renvoi de tringlerie de commande de débrayage (CA) (côté pédalier)
 - 27 Axe du pédalier (CA) et axe de renvoi de timonerie de cde de la centrale de freins
 - 28 Rotule de la barre de direction à la bielle pendante
 - 29 Rotule du vérin au point fixe
 - 30 Pompe à eau et tendeur des courroies de pompe à eau

POINT PARTICULIER

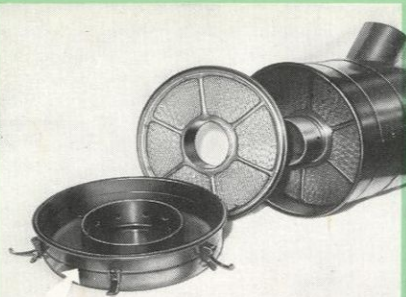
Sellette de véhicule tracteur

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE, consulter le « PROGRAMME
« TYPE » D'ENTRETIEN » page 18

PHASE **B** D'ENTRETIEN

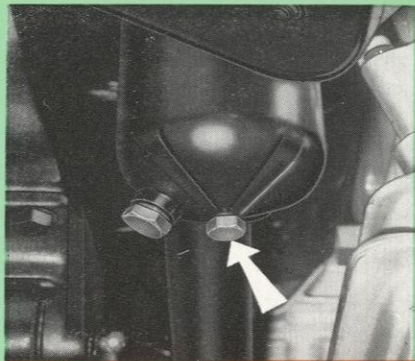
tous les 10.000 km
ou 250 h

	pages
Nettoyage de l'élément de la cuve du filtre à air.....	33
Remplacement de la cartouche du filtre à huile.....	33
Vidange du carter de la pompe d'injection.....	33
Nettoyage du préfiltre à gas-oil.....	35
Remplacement de la cartouche du filtre à gas-oil.....	35
Purge du circuit « basse pression ».....	37
Purge des réservoirs de gas-oil.....	37
Contrôle du niveau d'huile dans le carter de boîte de vitesses..	39
Contrôle du niveau d'huile dans le carter de pont arrière.....	39
Contrôle visuel des ressorts de suspension.....	41
Entretien de commandes diverses.....	41 à 44



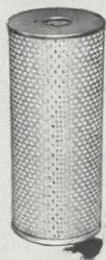
Cuve et élément du filtre à air

1



Filtre à huile

2



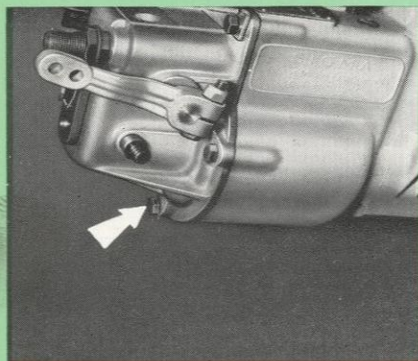
Préfiltre (tamis-manchon) du filtre à huile

3



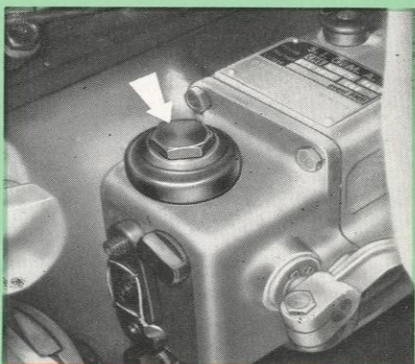
Cartouche du filtre à huile

4



Vidange du carter de la pompe d'injection

5



Renflard du carter de régulateur sur la pompe d'injection

6

NETTOYAGE DE L'ÉLÉMENT DE LA CUVE DU FILTRE À AIR

1

Déposer la cuve et l'élément filtrant suivant les indications consignées à la page 25

Rincer la cuve

Nettoyer et souffler l'élément filtrant (air comprimé)

Faire le niveau d'huile dans la cuve, celui-ci correspondant à la collerette circulaire (huile moteur) capacité : voir tableau page 14

Vérifier l'état du joint torique.

Reposer l'ensemble cuve et élément suivant les indications consignées à la page 25

REPLACEMENT DE LA CARTOUCHE DU FILTRE À HUILE

2

Débloquer et déposer la vis centrale permettant de recueillir la cuve du filtre contenant le préfiltre (tamis-manchon) et le filtre fin (cartouche)

Nettoyer la cuve du filtre après avoir extrait les deux éléments filtrants

Nettoyer et souffler le préfiltre **3** (tamis-manchon)

Remplacer la cartouche filtrante **4**

Replacer les deux éléments filtrants dans la cuve du filtre

Reposer l'ensemble - serrer la vis centrale en s'assurant que le joint est correctement placé

VIDANGE DU CARTER DE LA POMPE D'INJECTION

5

Déposer la vis inférieure fixant le couvercle arrière du carter de régulateur

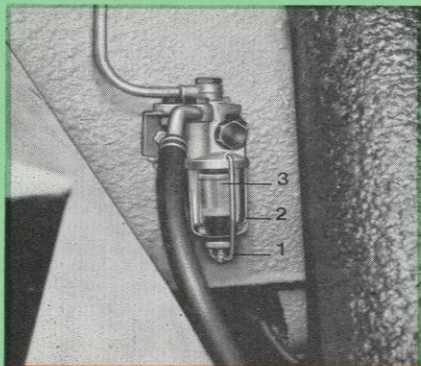
NOTA : Cette vis est la seule à être montée avec un joint en cuivre

L'huile vidangée s'écoule au dehors du Vé par un conduit rejoignant le reniflard moteur

Faire le niveau (huile moteur) par l'orifice de la jauge

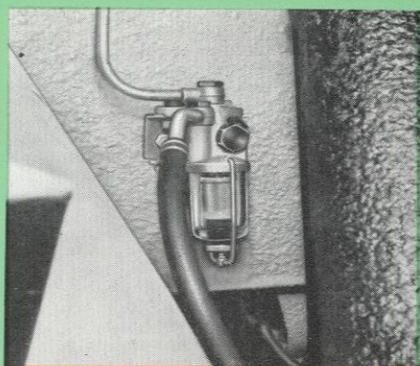
Capacité du carter = 0,6 litre

Déposer et nettoyer le reniflard **6** sur le carter de régulateur



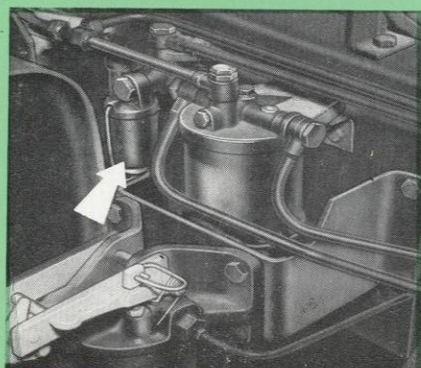
Préfiltre à gas-oil

7



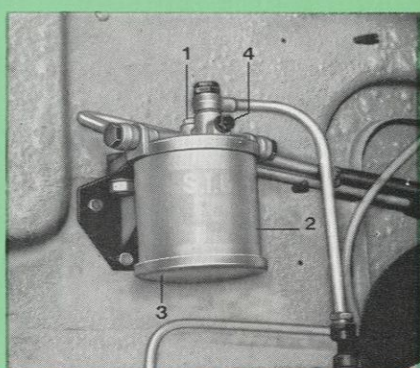
Emplacement du préfiltre sur
cabine semi-avancée

8



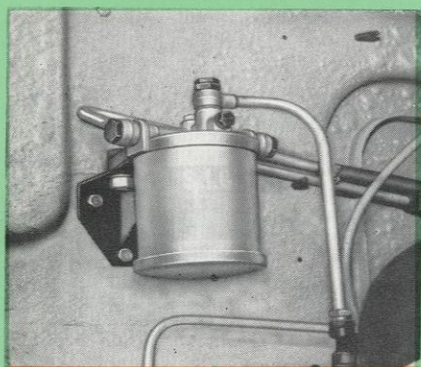
Emplacement du préfiltre sur
cabine avancée

9



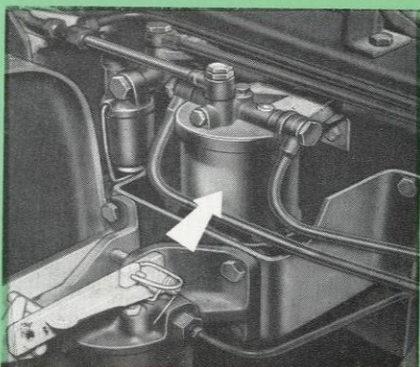
Filtre à gas-oil

10



Emplacement du filtre à gas-oil
sur cabine semi-avancée

11



Emplacement du filtre à gas-oil
sur cabine avancée

12

00 MOTEUR (suite)

NETTOYAGE DU PREFILTRE A GAS-OIL 7

Dévisser et basculer l'étrier 1 en maintenant la cuve en verre 2 puis la déposer

Dévisser le filtre nylon 3

Nettoyer la cuve - souffler le filtre à l'air comprimé

Au remontage, veiller à bien positionner la cuve sur le joint caoutchouc

8 Emplacement du préfiltre à gas-oil sur châssis cabine semi-avancée

9 Emplacement du préfiltre à gas-oil sur châssis cabine avancée groupe

REPLACEMENT DE LA CARTOUCHE DU FILTRE A GAS-OIL 10

Déposer la vis centrale 1 (clé 6 pans de 13) en maintenant la partie inférieure du filtre 3

Récupérer la cartouche filtrante 2 et la partie inférieure du corps 3

Remplacer la cartouche : SIGMA V80 (référence : 662.756)

Au remontage s'assurer que les joints caoutchouc sont bien en place

Bloquer la vis centrale 1 sans exagération

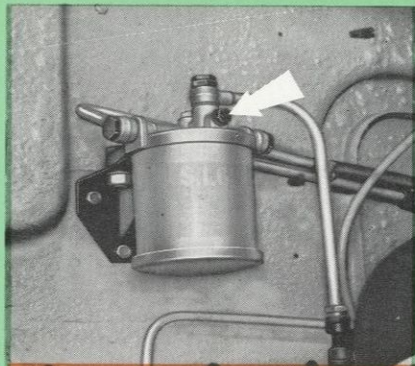
Purger par la vis 4 (voir le chapitre « PURGE » à la page 37)

11 Emplacement du filtre à gas-oil sur châssis cabine semi-avancée

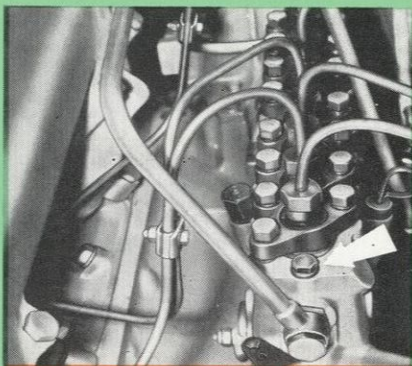
12 Emplacement du filtre à gas-oil sur châssis cabine avancée groupe

IMPORTANT

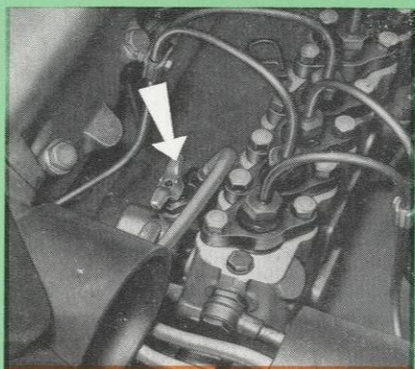
Effectuer la purge du circuit « basse pression » d'alimentation



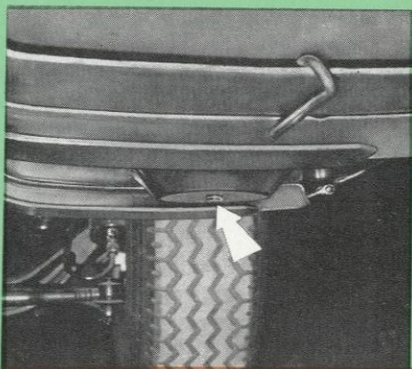
Vis de purge du circuit « basse pression » sur filtre à gas-oil **13**



Vis de purge du circuit « basse pression » sur pompe d'injection **14**



Commande manuelle de la pompe d'alimentation gas-oil **15**



Bouchon de vidange sur réservoir de gas-oil **16**

PURGE DU CIRCUIT « BASSE PRESSION »**IMPORTANT**

Après toute intervention sur le circuit « basse pression » d'alimentation en gas-oil, il est recommandé de procéder à la purge

13 Au filtre à gas-oil

14 A la pompe d'injection

PURGE AU FILTRE A GAS-OIL

Desserrer la vis de purge **13** et actionner la commande manuelle de la pompe d'alimentation **15** (sur pompe d'injection) (cette seconde opération sera pratiquée par un tiers dans le cas d'une cabine avancée groupe)

Resserrer la vis de purge lorsque le gas-oil est refoulé sans bulle d'air

PURGE A LA POMPE D'INJECTION

Desserrer la vis de purge **14** et actionner la commande manuelle de la pompe d'alimentation **15** (sur pompe d'injection)

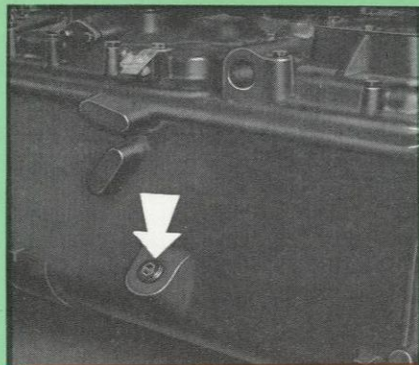
Resserrer la vis de purge lorsque le gas-oil est refoulé sans bulle d'air

NOTA : Ces recommandations sont également valables lorsque la pompe d'injection est montée avec balayage de gas-oil

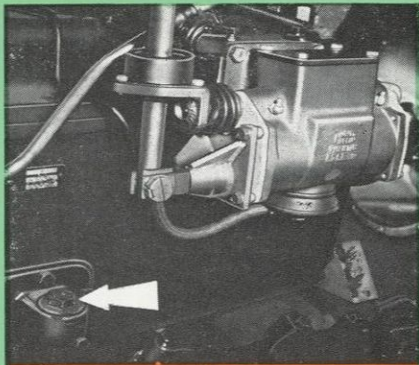
PURGE DES RESERVOIRS DE GAS-OIL **16**

L'eau produit de la condensation sur les parois internes du réservoir est accumulée au fond de celui-ci.

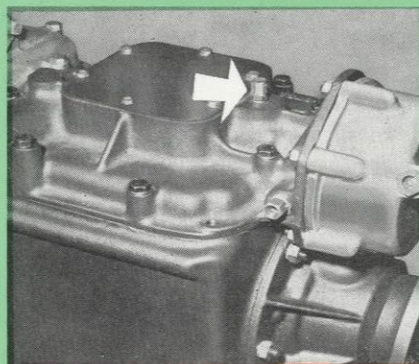
Admise dans le circuit d'alimentation, cette eau détruira la cartouche filtrante, oxydera les pistons de pompe puis les aiguilles d'injecteurs. Afin de prévenir ces incidents, vidanger environ 3 litres de gas-oil, ce dernier pouvant être utilisé par ailleurs à des nettoyages de pièces.



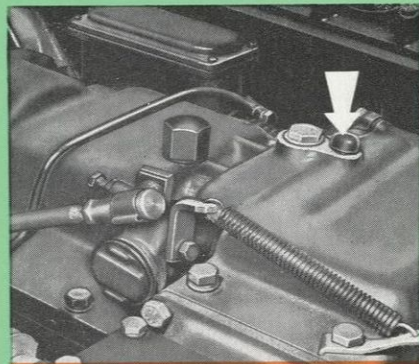
Orifice de remplissage et de contrôle du niveau sur boîte de vitesses B. 181 **17**



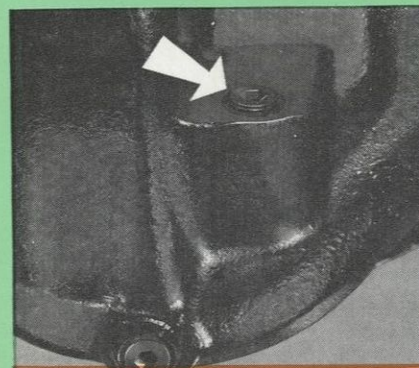
Orifice de remplissage et de contrôle du niveau sur boîte de vitesses B. 190 **18**



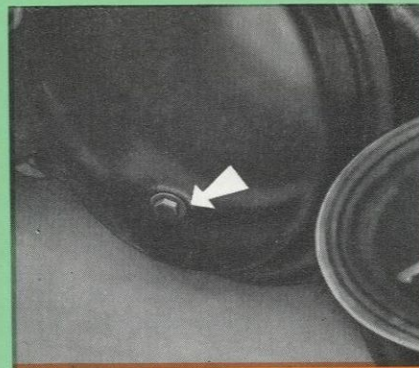
Reniflard sur boîte de vitesses B. 181 (sur couvercle de réducteur) **19**



Reniflard sur boîte de vitesses B. 190 **20**



Orifice de contrôle et de remplissage sur pont AR P. 386 **21**



Orifice de contrôle du niveau et de remplissage sur ponts AR 38 DT (EATON) **22**

02

BOITE DE VITESSES

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LE CARTER

17 Boîte de vitesses B 181 (IZOARD 270)

18 Boîte de vitesses B 190 (IZOARD 340)

Orifice de contrôle du niveau et de remplissage d'huile

Déposer le bouchon de l'orifice de remplissage et contrôler le niveau par l'orifice ainsi découvert.

B 181 - niveau maxi : 5 mm en dessous du niveau du bouchon

- niveau mini : 15 mm en dessous du niveau du bouchon

B 190 - niveau maxi : affleurement du bord inférieur du bouchon de remplissage

- niveau mini : 15 mm en dessous du niveau du bouchon

Faire l'appoint si nécessaire (capacité et spécifications voir tableau page 14)

S'assurer que le reniflard n'est pas obstrué.

19 Reniflard sur couvercle boîte de vitesses B 181

20 Reniflard sur couvercle boîte de vitesses B 190

03

PONT ARRIÈRE

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LE CARTER

21 Pont arrière P 386 (IZOARD 270 et 340 Routiers)

22 Pont arrière 38 DT (EATON) (IZOARD 6 x 4)

Orifice de remplissage et de contrôle du niveau d'huile

Déposer le bouchon de l'orifice de remplissage et contrôler le niveau par l'orifice ainsi découvert

- niveau maxi : 5 mm au-dessous du niveau du bouchon

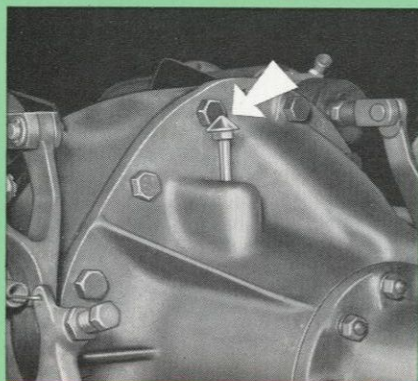
- niveau mini : 15 mm au-dessous du niveau du bouchon

Faire l'appoint si nécessaire (capacité et spécifications voir tableau page 14)

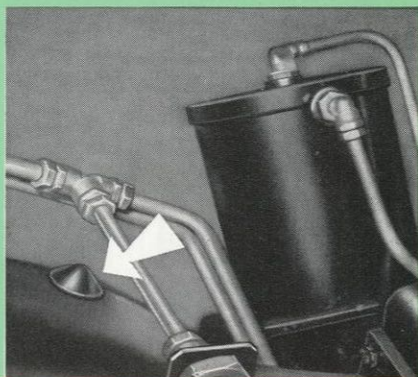
S'assurer que le reniflard n'est pas obstrué

23 Reniflard sur pont arrière P 386

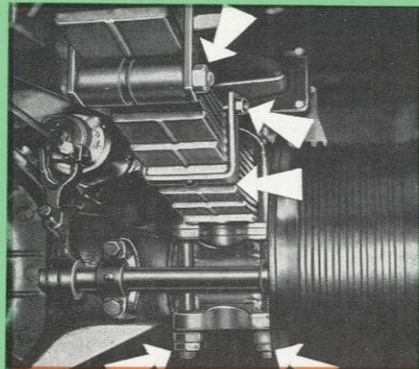
24 Reniflard sur pont arrière 38 DT (EATON)



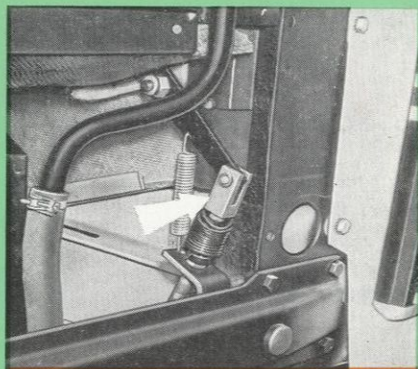
Reniflard sur carter pont AR P. 386 **23**



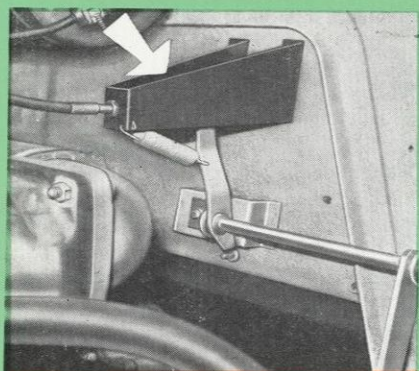
Reniflard sur carters ponts AR 38 DT (EATON) **24**



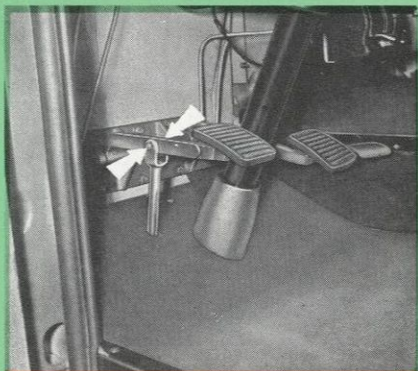
Contrôle des différents éléments sur ressorts de suspension **25**



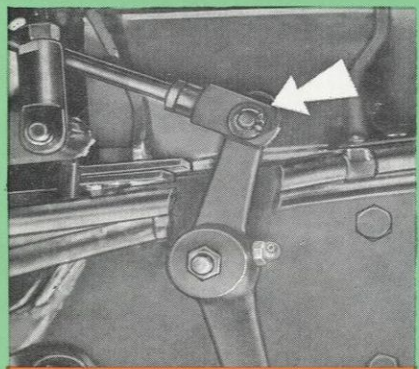
Commande d'accélérateur côté pédale sur cabine avancée **26**



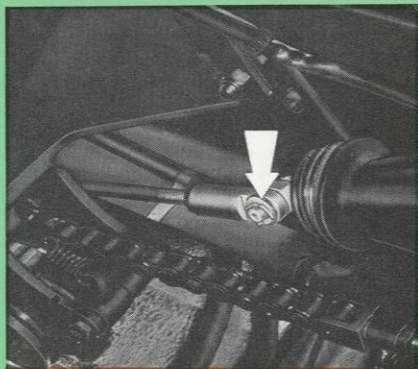
Commande d'accélérateur côté pédale sur cabine semi-avancée **27**



Commande de débrayage côté pédale sur cabine avancée **28**



Commande de débrayage sur renvoi côté pédalier sur cabine avancée **29**



Commande de débrayage côté servo sur cabine semi-avancée **30**

CONTROLE VISUEL DES RESSORTS DE SUSPENSION

25

Brosser sur flanc les lames de ressort, contrôler visuellement qu'elles ne présentent aucune trace de fêlure ou rupture.

Huiler au pinceau

Contrôler le serrage des brides et étriers de ressort (véhicule en charge)

Couple de serrage AV = 30 à 36 damN

AR = 35 à 42 damN

ENTRETIEN DE COMMANDES DIVERSES

Nettoyer et huiler au pinceau les axes, chapes, rotules, des commandes suivantes

ACCELERATEUR

26

Commande d'accélérateur côté pédale sur CA

27

Commande d'accélérateur côté pédale sur CSA

DEBRAYAGE

28

Commande de débrayage côté pédale sur CA

29

Commande de débrayage sur renvoi côté pédalier sur CA

30

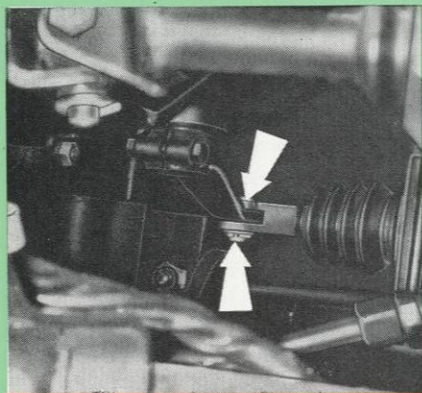
Commande de débrayage côté servo sur CSA

31

Commande de débrayage côté servo sur CA

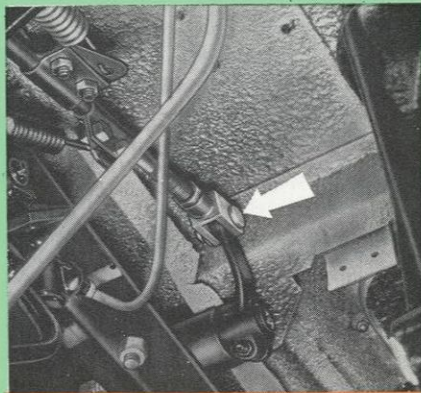
32

Renvoi de commande de débrayage côté pédalier sur CSA



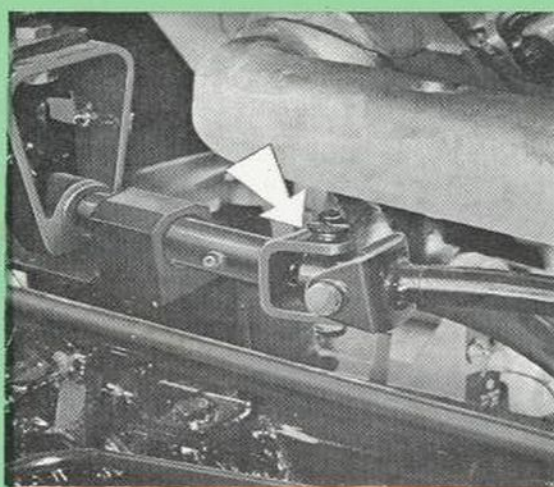
Commande de débrayage côté servo sur cabine avancée

31



Renvoi de commande de débrayage côté pédalier sur cabine semi-avancée

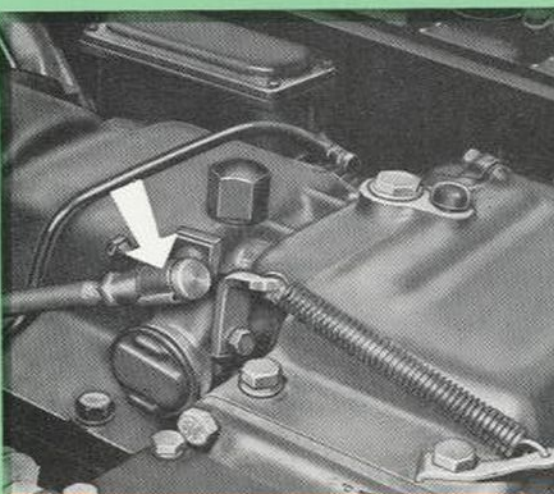
32



Noix sur timonerie de commande du sélecteur côté levier de commande des vitesses sur CA **33**



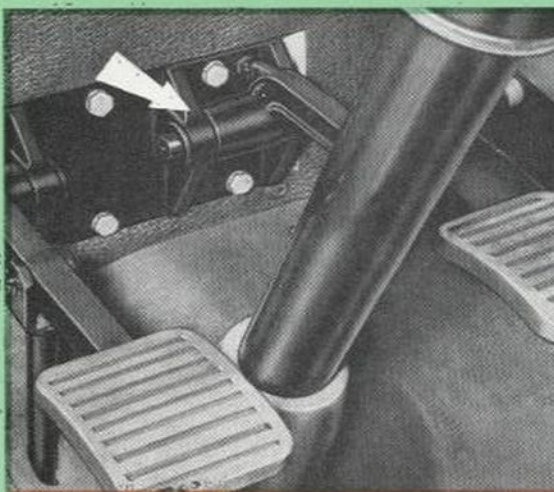
Noix sur timonerie côté sélecteur sur boîte de vitesses B. 181 sur cabine avancée **34**



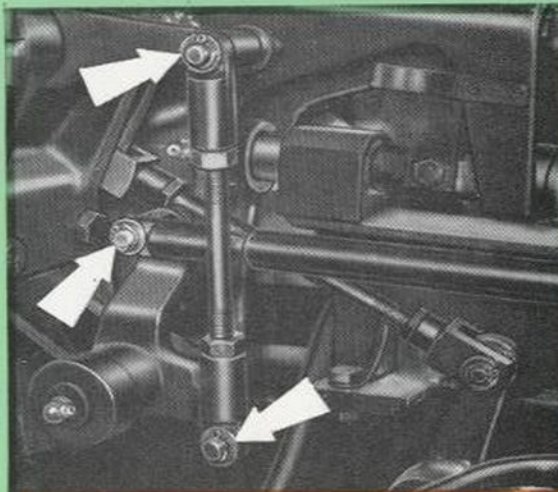
Rotule au levier d'entraînement du système d'assistance boîte de vitesses B. 190 sur CSA gauche **35**



Rotule au levier de commande de l'électro-distributeur boîte de vitesses B. 190 CA CSA droit **36**



Palonnier de frein côté pédale sur cabine avancée **37**



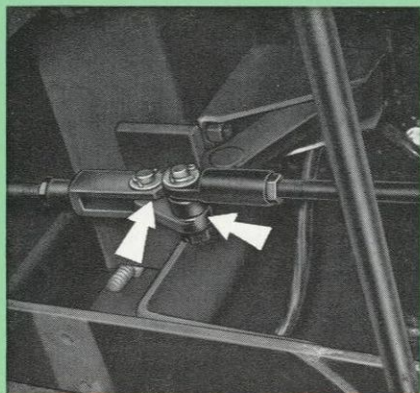
Commande de la centrale de freinage côté pédalier sur cabine avancée **38**

CHANGEMENT DES VITESSES

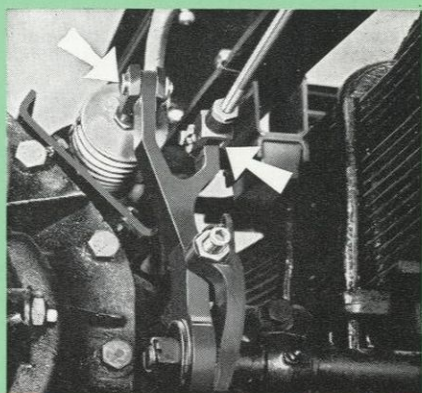
- 33** Noix sur timonerie de commande du sélecteur côté levier de commande de vitesses sur CA
- 34** Noix sur timonerie côté sélecteur sur boîte de vitesses B 181 sur CA
- 35** Rotule au levier d'entraînement du système d'assistance boîte de vitesses B 190 sur CSA (côté gauche)
- 36** Rotule au levier de commande de l'électro-distributeur boîte de vitesses B 190 sur CA et CSA (côté droit)

FREIN

- 37** Palonnier de frein côté pédale sur CA
- 38** Commande de la centrale de freinage côté pédalier sur CA
- 39** Renvoi avant de timonerie du frein à main sur CSA
- 40** Chape sur commande au cylindre de roue



Renvoi avant de timonerie du frein à main sur cabine semi-avancée **39**



Chape sur commande au cylindre de roue **40**

ENTRETIEN DES COMMANDES DIVERSES (suite)

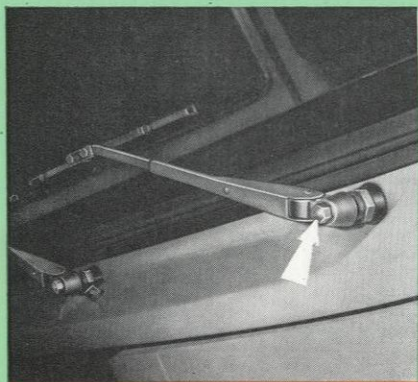
ESSUIE-GLACE

Déposer les bras d'essuie-glace **41** repérer la position sur les cannelures

Mettre les moteurs en fonctionnement

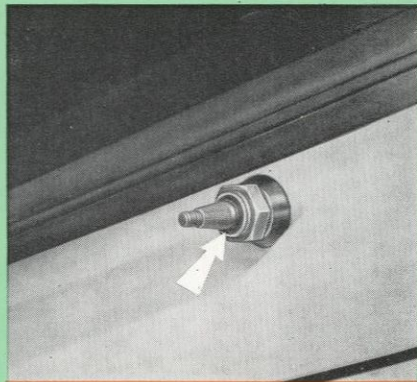
Déposer quelques gouttes d'huile entre le support et l'axe de commande des bras d'essuie-glace **42**

Après avoir reposé les bras s'assurer de leur bon débattement



Bras d'essuie-glace

41



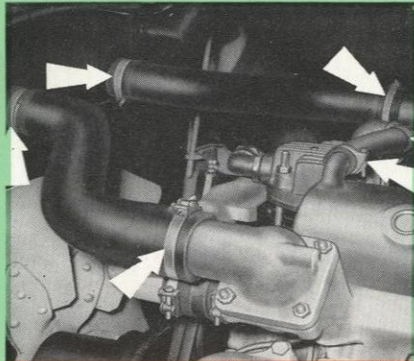
Support de l'axe et axe de commande de bras d'essuie-glace

42

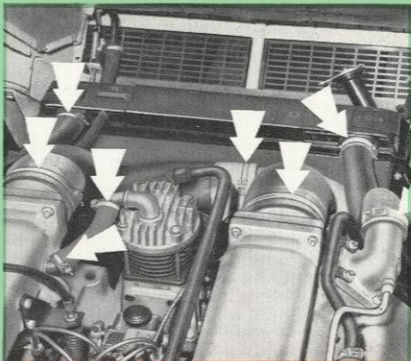
PHASE **C** D'ENTRETIEN

tous les 20.000 km
ou 500 h

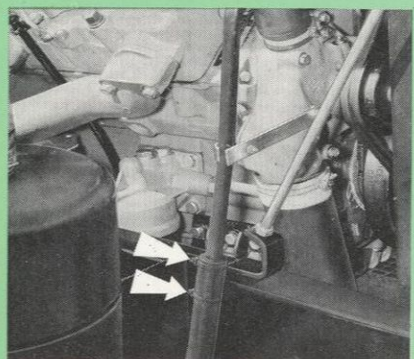
	pages
Vérification des durites	47
Vidange d'huile du carter de boîte de vitesses	47 et 49
Vidange d'huile du carter de pont arrière	49
Contrôle du niveau d'huile dans le boîtier de direction	51
Contrôle des bagues caoutchouc des paliers d'axe de balancier châssis 6 x 2	51
Contrôle des cales de latéral au balancier central châssis 6 x 4	51
Contrôle des bagues caoutchouc aux balanciers extrêmes châssis 6 x 4	51
Réglage du jeu entre garnitures et tambour	53
Réglage du frein à main à cliquet cabine semi-avancée	53



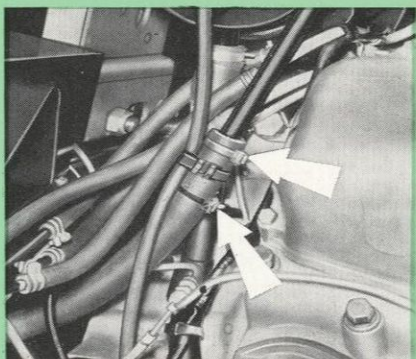
Durites d'air, d'eau et de gas-oil sur cabine semi-avancée 1



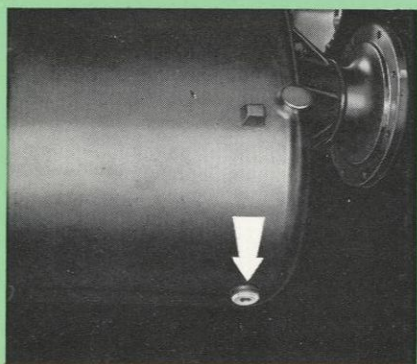
Durites d'air - d'eau et de gas-oil sur cabine avancée 2



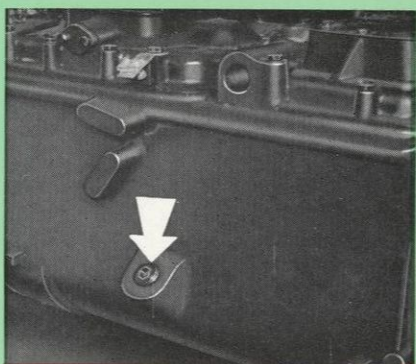
Durite de refoulement d'air du compresseur sur cabine semi-avancée 3



Durite de refoulement d'air du compresseur sur cabine avancée 4



Bouchon de vidange sur boîte de vitesses B.181 cabine avancée 5



Orifice de remplissage et de niveau sur boîte de vitesses B.181 6

00 MOTEUR

VERIFICATION DES DURITES

1 Cabine semi-avancée

2 Cabine avancée

IMPORTANT

Les durites sont à remplacer si elles présentent le moindre signe de détérioration (craquelures ou fissures dans les coudes ou à proximité des colliers Serrer les colliers sans exagération.

DURITES D'AIR

Admission entre filtre et collecteurs

Admission au compresseur

Refolement du compresseur sur CSA **3** sur CA **4**

DURITES D'EAU

Refolement du chauffage à l'habitacle CSA seulement

Inférieures entre pompe à eau, échangeur thermique (sur IZOARD 340 seulement) et radiateur Supérieures entre pompe à eau, collecteurs de sortie et radiateur

Dégazage des collecteurs de sortie, radiateur et réservoir

Chauffage entre collecteur de sortie et radiateur (voir sous la calandre au robinet de commande)

Change entre réservoir et pompe à eau

Trop-plein au réservoir

DURITES DE GAS-OIL

Entre réservoir, préfiltre, pompe d'alimentation, filtre et pompe d'injection ainsi que les circuits de retour d'injecteurs, pompe d'injection, filtre.

02 BOITE DE VITESSES

VIDANGE DE L'HUILE DU CARTER

REMARQUE :

Vidanger lorsque la boîte est chaude pour obtenir un meilleur écoulement

IZOARD 270 BOITE DE VITESSES B 181 **5**

Nettoyer soigneusement le bouchon de vidange (magnétique)

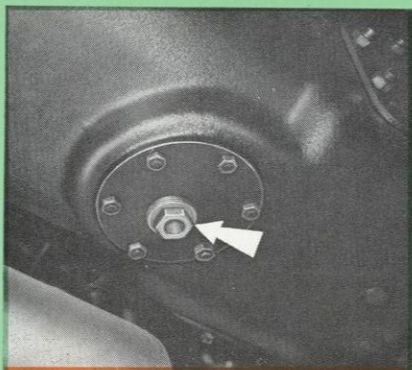
Contrôler l'état du joint

Remonter et serrer soigneusement le bouchon de vidange

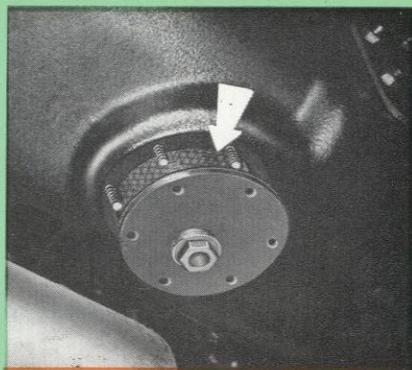
Faire le niveau par l'orifice de remplissage **6**

(capacité et spécifications voir tableau page 14)

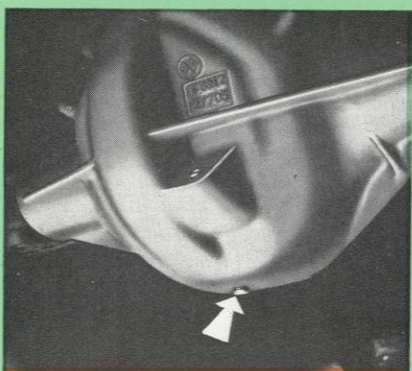
S'assurer de la propreté du reniflard sur le couvercle du réducteur (voir fig. 19 page 38)



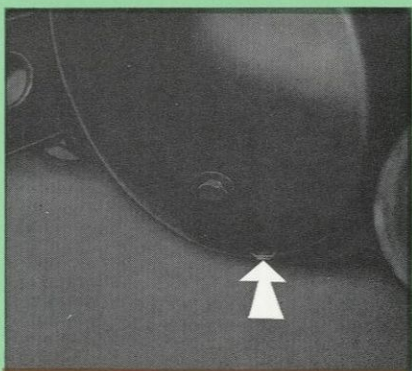
Bouchon de vidange et plaque inférieure sur boîte de vitesses B. 190 **7**



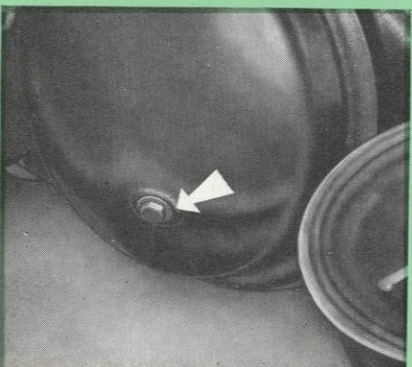
Élément filtrant sur circuit d'aspiration d'huile boîte de vitesses B. 190 **8**



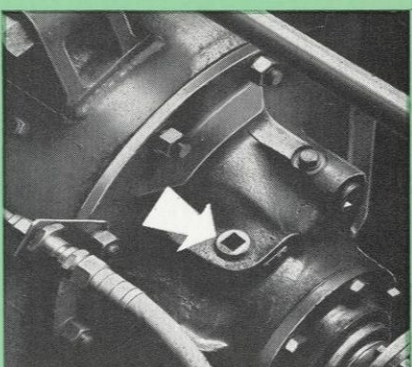
Bouchon de vidange du pont arrière P 386 **9**



Bouchon de vidange sur ponts AR AV et AR AR (EATON) **10**



Bouchon de remplissage et de niveau sur ponts AR AV et AR/AR (EATON) **11**



Orifice de remplissage du différentiel inter-ponts sur pont AR/AV (EATON) **12**

02

BOITE DE VITESSES (suite)

VIDANGE DE L'HUILE DU CARTER

IZOARD 340 - BOITE DE VITESSES B 190 **7**

Nettoyer soigneusement le bouchon de vidange (magnétique)

Contrôler l'état du joint

Déposer la plaque circulaire porteuse du bouchon de vidange et support de l'élément filtrant (crépine)

Nettoyer l'élément au pétrole, souffler à l'air comprimé **8**

Remonter l'ensemble en veillant à bien positionner l'élément filtrant par rapport au tube d'aspiration de la pompe à huile

S'assurer que la plaque et le bouchon de vidange soient correctement serrés.

Faire le plein d'huile par l'orifice de remplissage (capacité et spécifications voir tableau page 14)

S'assurer de la propreté du reniflard (voir fig. 20 page 38)

03

PONT ARRIÈRE

VIDANGE D'HUILE DU CARTER

REMARQUE : Vidanger lorsque le pont est chaud pour obtenir un meilleur écoulement de l'huile

S'assurer de la propreté des reniflards sur carters

CHASSIS 4 x 2 OU 6 x 2 PONT ARRIERE P 386

Déposer le bouchon de vidange **9**

Contrôler l'état du joint

Reposer et bloquer correctement le bouchon de vidange

Faire le plein par l'orifice de remplissage et de niveau (voir fig. 21 page 38)

Niveau maxi = 5 mm en dessous du niveau du bouchon

Niveau mini = 15 mm en dessous du niveau du bouchon

(capacité et spécifications voir tableau page 14)

CHASSIS 6 x 4 (tandem EATON) 38 DT

Déposer le bouchon de vidange sur chaque pont **10**

Contrôler l'état des joints

Reposer et rebloquer le bouchon de vidange

Remplissage du pont AR/AV (équipé du différentiel entre-ponts)

Remplir le carter jusqu'au niveau de l'orifice de remplissage **11**

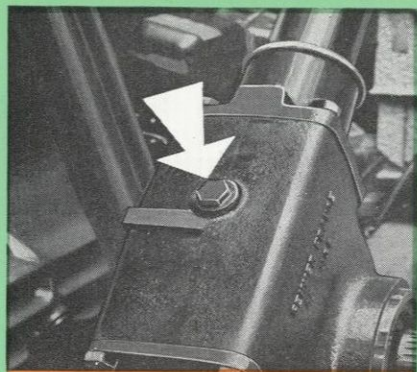
Bloquer le bouchon de remplissage

Ajouter 1 litre d'huile par l'orifice de remplissage supérieur du carter de différentiel inter-ponts **12**

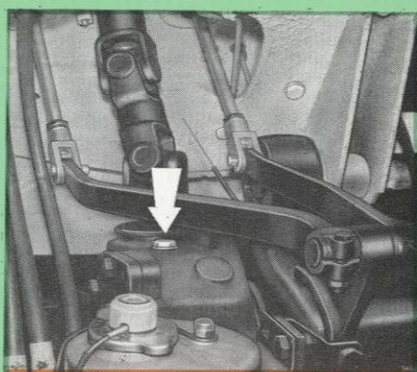
Remplissage du pont AR/AV

Remplir jusqu'au niveau de l'orifice de remplissage **11**

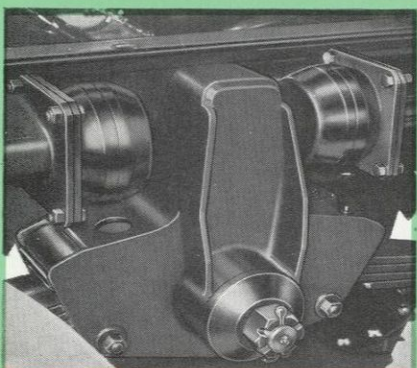
Faire tourner les ponts (5 minutes) puis laisser reposer (5 minutes) contrôler alors le niveau du pont AR/AV au bouchon arrière de remplissage.



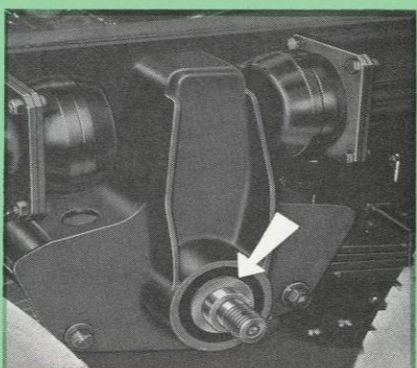
Orifice de remplissage et de niveau sur boîtier cabine semi-avancée **13**



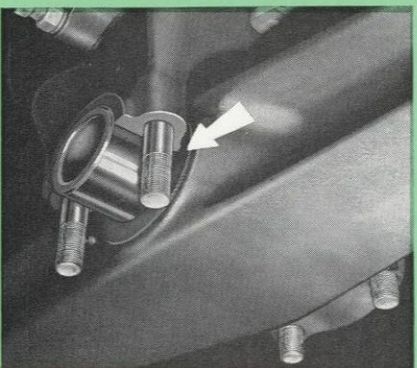
Orifice de remplissage et de niveau sur boîtier cabine avancée **14**



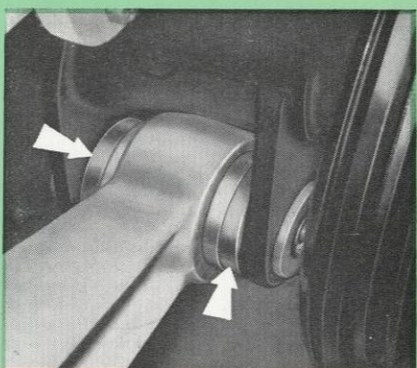
Flasques de balancier châssis 6 x 2 **15**



Emplacement des bagues caoutchouc à l'axe de balancier châssis 6 x 2 **16**



Cales de latéral au balancier central châssis 6 x 4 **17**



Bague caoutchouc sur axe de balanciers extrêmes châssis 6 x 4 **18**

05 DIRECTION

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LE BOITIER

Déposer le bouchon de remplissage et de niveau CSA **13**

CA **14**

Niveau maxi = 5 mm au dessous du niveau de bouchon

Niveau mini = 15 mm au dessous du niveau de bouchon

Parfaire le niveau si nécessaire

(capacité et spécifications voir tableau page 14)

06 CHASSIS-SUSPENSION

CHASSIS 6 x 2

CONTROLE DES BAGUES CAOUTCHOUC DES PALIERS D'AXE DE BALANCIER

Déposer les flasques extrêmes d'axe de balancier **15**

Contrôler l'état du diamètre de centrage des flasques et leur face d'appui sur l'axe

Contrôler l'état de la bague caoutchouc extérieure **16**

Remplacer les deux bagues caoutchouc à la moindre trace d'usure des flasques et de l'axe

CHASSIS 6 x 4

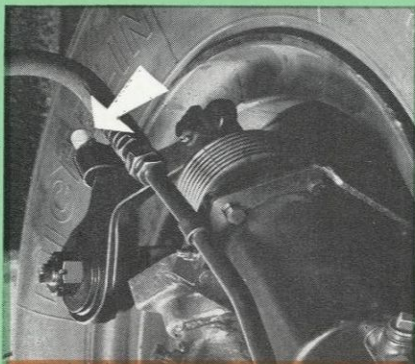
CONTROLE DES CALES DE LATERAL AU BALANCIER CENTRAL **17**

Nettoyer et contrôler visuellement la position des cales de latéral aux paliers du balancier central

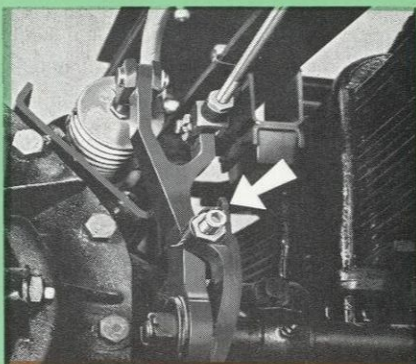
CONTROLE DES BAGUES CAOUTCHOUC AUX BALANCIERS EXTREMES **18**

Ces bagues en caoutchouc sont à remplacer au moindre signe de détérioration

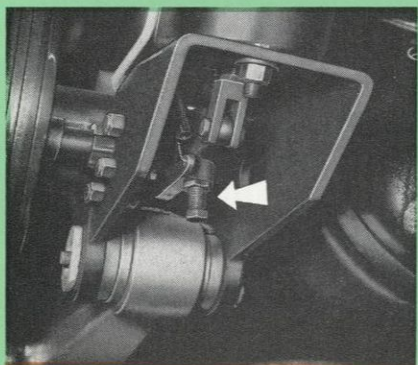
REMARQUE : Ces deux opérations sont complémentaires, car l'usure de l'un des points (cales ou bagues) est répercuté sur l'autre
Négliger ces contrôles entraîne la détérioration de la suspension arrière



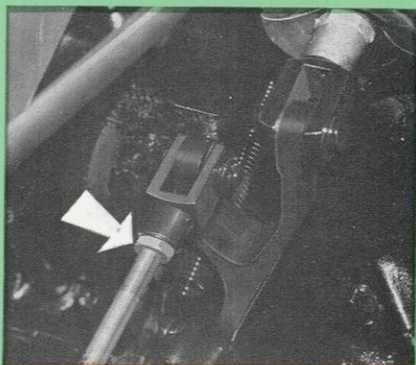
Vis de réglage des freins avant **19**



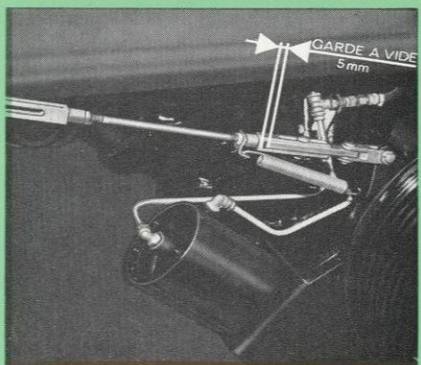
Vis de réglage des freins arrière **20**
4 x 2



Vis de réglage des freins arrière **21**
6 x 4



Chape de réglage du frein à main
sur levier de came - 4 x 2 cabine
semi-avancée **22**



Tringlerie de commande des le-
viers de frein à main 6 x 4 **23**

08 FREINS

REGLAGE DU JEU ENTRE GARNITURES ET TAMBOUR

Soulever les roues du véhicule

Tester la course morte au levier de commande des cames qui doit être comprise entre 10 et 20 mm (en bout de levier). Si besoin est, opérer le réglage par la vis de butée sur le contre-levier après avoir desserré le contre-écrou

19 Vis de réglage des freins avant

20 Vis de réglage des freins arrière 4 x 2

21 Vis de réglage des freins arrière 6 x 4

IMPORTANT

Lorsque la vis de réglage ne permet plus le rattrapage du jeu entre garnitures et tambour, il faut modifier la position relative de la came en déplaçant le levier et contre-levier sur les cannelures de l'axe de came

REGLAGE DU FREIN A MAIN (A CLIQUET) CSA

Ce réglage doit être effectué après avoir réglé le jeu entre garnitures et tambour
Ce réglage est obtenu par les différentes chapes aux renvois sur châssis ou aux chapes des leviers sur cames.

Le serrage du frein à main doit être obtenu après un maximum de trois courses au levier de commande dans la cabine.

22 Réglage du frein à main sur levier de commande de came 4 x 2

23 Tringlerie de commande des leviers de frein à main 6 x 4

IMPORTANT : Contrôler qu'il y ait bien 5 mm de garde entre les extrémités de chapes intermédiaires sur la tringlerie de frein à main des châssis 6 x 4

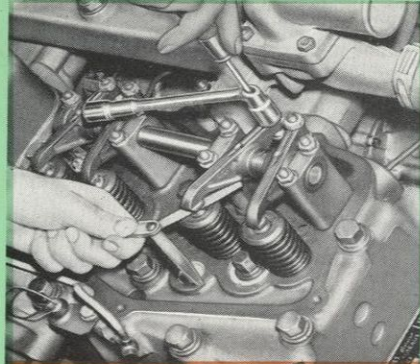
23

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE, consulter le « PROGRAMME
« TYPE » D'ENTRETIEN » page 18

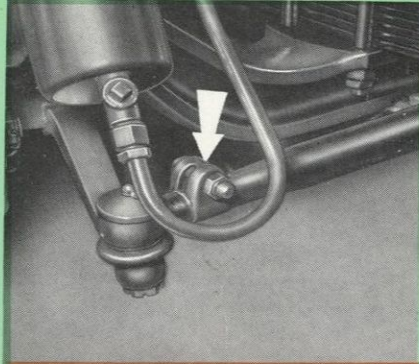
PHASE **D** D'ENTRETIEN

tous les 30.000 km
ou 750 h

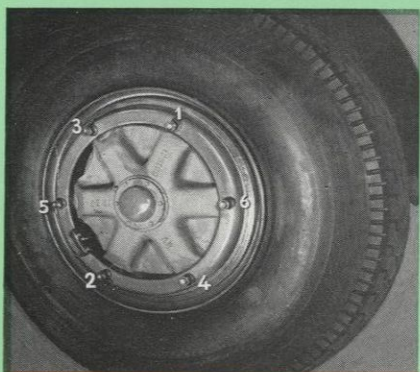
	pages
Contrôle du jeu aux culbuteurs	57
Contrôle du pincement des roues avant	57
Contrôle du serrage des roues	57
Contrôle des différentes fixations	59



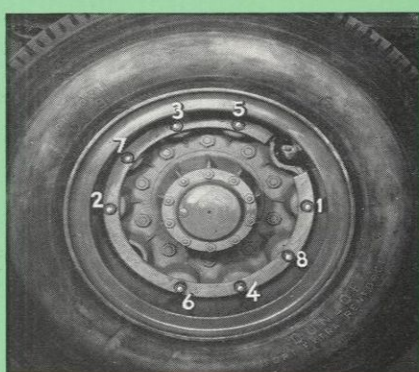
Réglage du jeu aux culbuteurs
(à froid) **1**



Pince de serrage de la barre
d'accouplement **2**



Ordre de serrage des roues avant **3**



Ordre de serrage des roues
arrière **4**

00 MOTEUR

CONTROLE DU JEU AUX CULBUTEURS

Jeu entre patin de culbuteur et queue de soupape mesuré à froid

- 1** Admission = 0,25 mm
Echappement = 0,50 mm

Ordre d'injection moteur : 1 5 4 8 6 3 7 2

Positionner par rotation du moteur en fin échappement début admission successivement les cylindres	1	5	4	8	6	3	7	2
Pour régler les jeux aux soupapes des cylindres	6	3	7	2	1	5	4	8

05 DIRECTION

CONTROLE DU PINCEMENT DES ROUES AVANT

Pincement des roues avant = 0 à 5 mm (pour tous les types)

Si besoin est, la valeur du pincement est réglable en agissant sur la barre d'accouplement après avoir déposé la rotule droite et desserré la pince du côté gauche **2**

Le réglage ne peut se faire que par tour complet de la barre



06 SUSPENSION

CONTROLE DU SERRAGE DES ROUES

S'assurer du serrage des écrous de roues en passant d'un écrou à celui diamétralement opposé

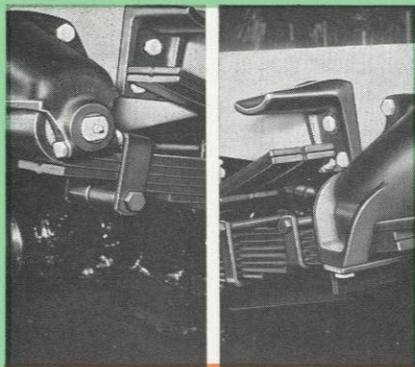
Couples de serrage des écrous de fixation des cercles de roue = 12 à 16 damN

REMARQUE : Le voile des roues ne doit pas excéder 4 mm

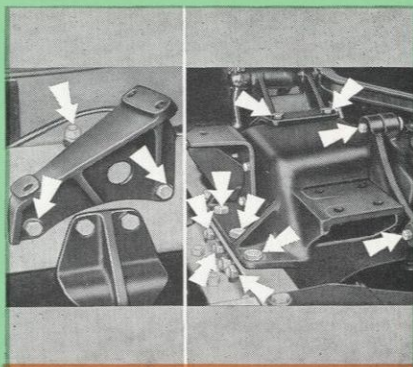
3 Ordre de serrage des roues avant

4 Ordre de serrage des roues arrière

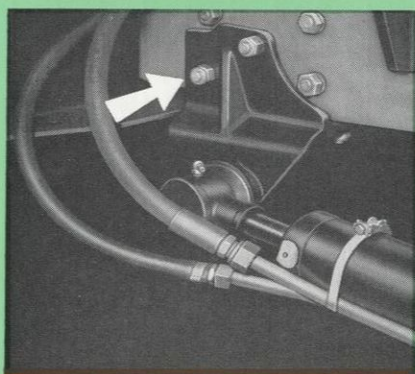
Contrôler les pressions de gonflage (voir tableau page 77)



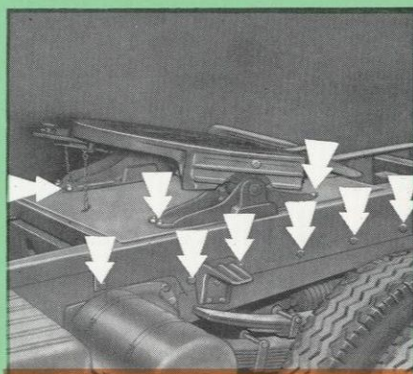
1 Mains de ressorts et de compenseurs 5



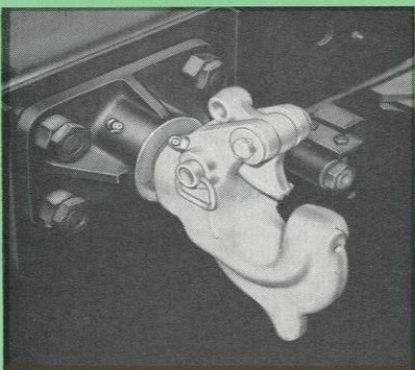
1 2 Support de boîtier de direction 6



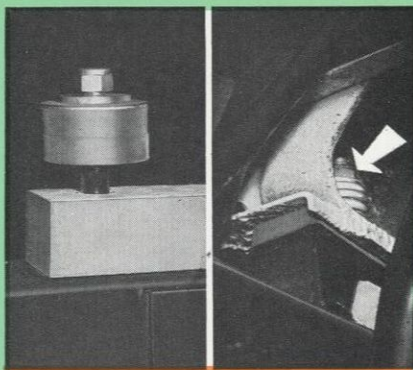
Support du point fixe du vérin de servo-direction sur cabine semi-avancée 7



Selle de tracteur 8



Crochet de remorque 9



1 2 Silent-bloc de fixation cabine sur cabine semi-avancée 10

CONTROLE DES DIFFERENTES FIXATIONS

MAINS - SUPPORTS - TRAVERSES

Mains de ressorts avant et arrière

1

5

Mains de compensateur

2

Mains d'amortisseurs

Support de boîtier de direction et boîtier sur support

1

CSA

2

CA

6

Traverses sur châssis

Support de point fixe du vérin de servo-direction CSA

7

Supports des réservoirs de gas-oil

Sellette de tracteur sur tablier et tablier sur châssis

8

Crochet de remorque

9

Support de roue de secours

CABINE

CSA Silent-bloc AV

1

10

Silent-bloc AR

2

CA Supports de fixation des silent-bloc sur traverse de cabine

11

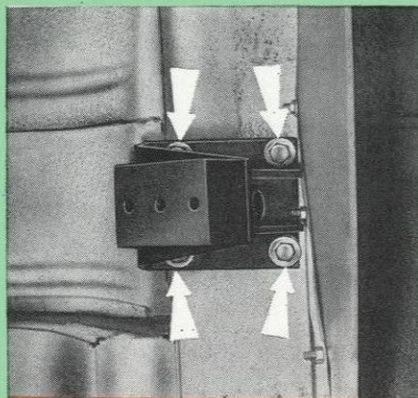
NOTA : Un serrage trop important des silent-bloc annule leur effet d'amortissement

CARROSSERIE

Etriers de fixation de carrosserie sur châssis

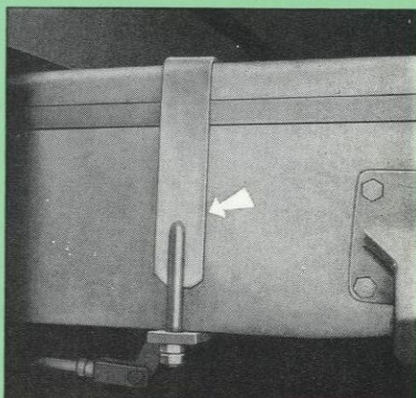
12

Supports de pompe hydraulique (équipement annexe)



Support et silent-bloc sur traverse de cabine avancée

11



Etriers de fixation de carrosserie

12

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE, consulter le « PROGRAMME « TYPE » D'ENTRETIEN » page 18

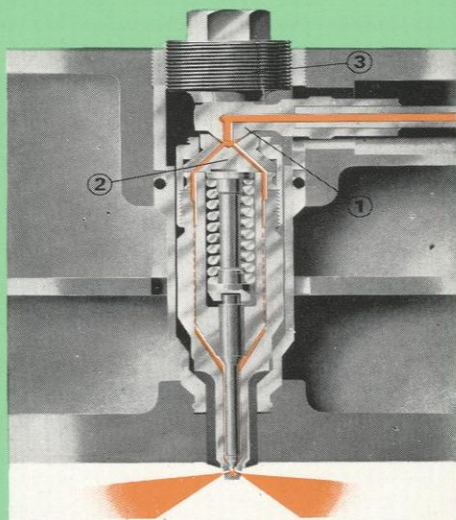
PHASE D'ENTRETIEN **E**

tous les 50.000 km
ou 1.250 h

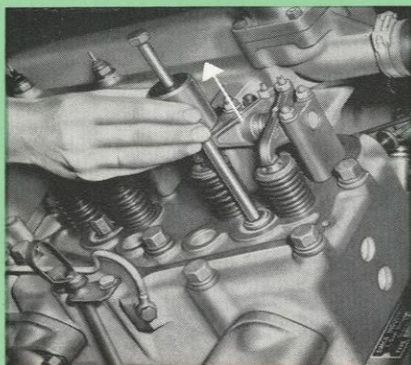
	pages
Contrôle du tarage des injecteurs	63
Contrôle du calage de la pompe d'injection	63-65
Nettoyage et contrôle des clapets du compresseur	67
Contrôle de la précharge des roulements coniques du pignon d'attaque	67
Vidange du circuit de servo-direction	67
Nettoyage de l'épurateur de la centrale de freinage	69
Nettoyage et contrôle des cylindres de frein	69
Graissage des moyeux	69
Entretien du démarreur	70



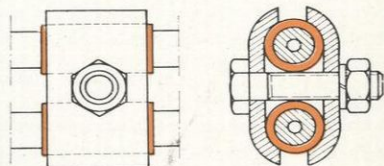
Position des colliers anti-vibrations sur les tuyaux d'injection **1**



Coupe schématique du montage d'un injecteur **2**



Utilisation de la clé d'extraction des injecteurs **3**



Détails de la fixation des colliers anti-vibrations sur les tuyaux d'injection **4**

CONTROLE DE LA PRESSION DE PULVÉRISATION DES INJECTEURS - BSG 5387

- pression initiale de pulvérisation : 210/220 bars (injecteur neuf)
- pression normale de pulvérisation après fonctionnement : 180 bars
- pression mini de pulvérisation après fonctionnement : 160 bars

IMPORTANT : si la pression de pulvérisation est inférieure à 160 bars, il est impératif de la ramener à 180 bars, sans toutefois dépasser cette valeur.

Les prescriptions particulières de ce contrôle implique que vous vous adressiez à votre succursale, concessionnaire ou agent UNIC.

Remarque : l'affaiblissement de la pression de pulvérisation d'un injecteur ne correspond pas systématiquement à sa détérioration.

DEPOSE DES INJECTEURS 1

Déposer les colliers anti-vibrations 1 reliant les tuyaux d'injection entre eux

Desserrer les raccords de tuyau d'injection aux sorties de pompe 2

Déposer les couvre-culasses

2 déposer les bouchons de fixation des injecteurs 3

Dégager les tuyaux d'injection vers l'extérieur des culasses de façon à monter la clé spéciale d'extraction, disponible à la SEFAC sous la référence NC 121 3

SEFAC - 65-67 rue de l'éternité - 42 - St-ETIENNE - tél. 33-09-63

IMPORTANT : AVANT DE REPOSER LES INJECTEURS, CONTROLER LE CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (voir ci-après)

REPOSE DES INJECTEURS 2

S'assurer de la propreté du corps d'injecteur et de son logement dans la culasse

Nettoyer la portée du siège d'injecteur dans la douille ainsi que le passage du nez dans la culasse en utilisant la fraise de décalaminage SEFAC - Réf. NC 141

Mettre en place les injecteurs

Positionner les tuyaux d'injection sur les injecteurs (1/2 sphère sur cône)

Visser les bouchons 3 en faisant jouer les tuyaux d'injection pour que l'embout sphérique 1 vienne bien s'asseoir sur le cône de l'injecteur 2

Bloquer les bouchons 3 au couple de 7 damN

Resserrer les raccords de tuyau d'injection côté pompe

Mettre en place tous les colliers anti-vibrations 4 la tenue des tuyaux d'injection en dépend essentiellement

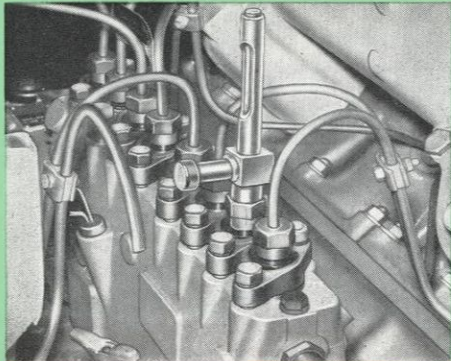
Reposer les couvre-culasses

CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION

Avance injection initiale (au vilebrequin)

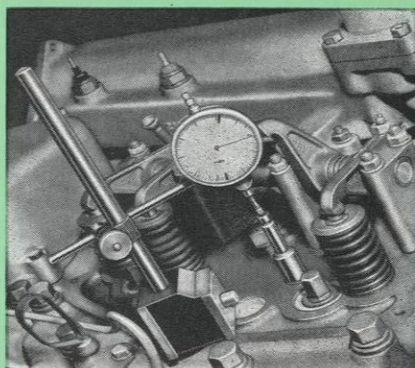
IZOARD 270.....Moteur M 62S.....16°

IZOARD 340.....Moteur V 85S.....23°



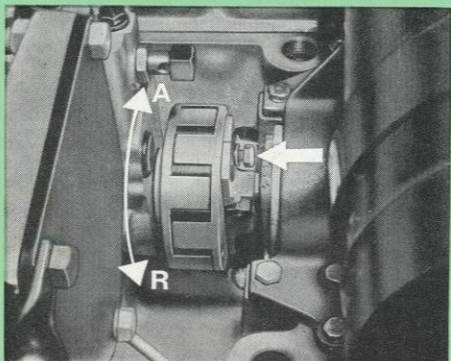
Mise en place du tube capillaire
sur la sortie de pompe d'injection
du cylindre n° 1 moteur

5



Repérage du PMH sur le volant
moteur

6



Réglage du calage de la pompe
d'injection
A = augmentation de l'avance
R = réduction de l'avance

7

CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (suite)

Position correspondante du piston avant le P.M.H.

IZOARD 270 Moteur M 62S 3,02 mm

IZOARD 340 Moteur V 85S 6,57 mm

REMARQUE : Le contrôle du calage de la pompe d'injection peut-être effectué en statique ou en dynamique, nous n'explicitons que le contrôle statique, le dynamique étant effectué à l'aide du contrôleur ATAC

Cet appareil permet d'ailleurs de contrôler simultanément les injecteurs et le développement de l'avance automatique

CONTROLE STATIQUE

Débrancher côté pompe, le raccord du tuyau d'injection aboutissant au cylindre moteur n° 1 (c'est-à-dire le tuyau en provenance de la sortie n° 7 à partir de l'entraînement sur la pompe d'injection)

Monter sur cette sortie n° 7 de pompe, un tube capillaire **5**

Mettre le levier d'accélérateur en position « pleine accélération »

Positionner le moteur en fin compression du cylindre n° 1 (soupapes du cylindre n° 6 en bascule)

Déclaveter une soupape (AD ou EC) du 1^{er} cylindre, puis enrouler une goupille fendue sur la gorge de la queue de soupape

Déterminer avec précision le P.M.H. (cyl. n° 1) en utilisant un comparateur **6**

Afficher cette position au cadran de la montre par le ZERO

Virer le moteur en sens inverse de marche d'une valeur suffisante pour rattrapper tous les jeux et pouvoir placer le piston en position exacte d'avance initiale injection avant le P.M.H.

Virer maintenant le moteur dans le sens de marche pour afficher au cadran de la montre du comparateur la valeur correspondante d'avance soit :

IZOARD 270 Moteur M 62S 3,02 mm avant le P.M.H.

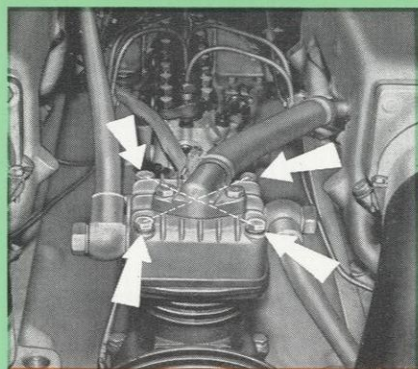
IZOARD 340 Moteur V 85S 6,57 mm avant le P.M.H

IMPORTANT : Parallèlement à cette opération, un tiers surveillera le niveau du gas-oil dans le tube capillaire (précédemment purgé) pour contrôler que l'impulsion reçue dans le tube correspond très précisément à la position exacte d'avance du piston moteur suivant les valeurs ci-dessus

En cas de non conformité, desserrer les deux vis de boutonnière de l'entraînement de pompe d'injection **7**

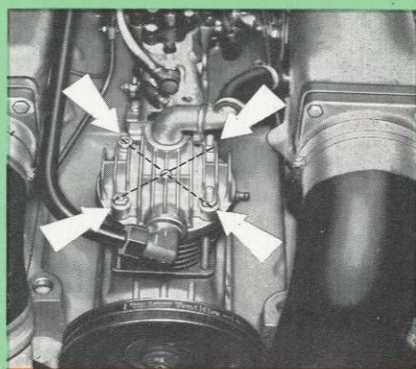
Replacer le moteur très exactement au point d'avance initiale injection puis par l'entraînement de pompe, déterminer le début du refoulement qui sera traduit par une impulsion du niveau dans le tube capillaire.

Rebloquer les deux vis de boutonnière et effectuer un contrôle de calage comme il est décrit précédemment



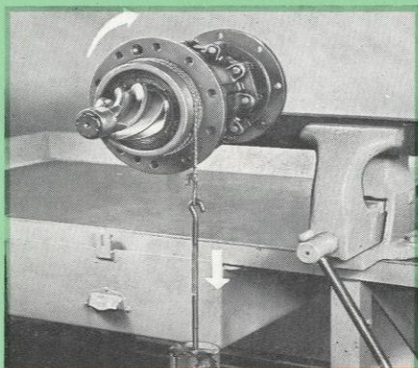
Fixation de la culasse de compresseur sur IZOARD 340

8



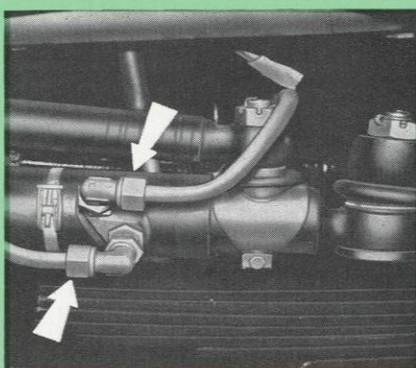
Fixation de la culasse de compresseur sur IZOARD 270

9



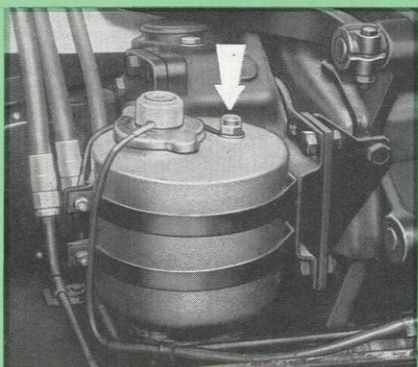
Principe de contrôle de la précharge des roulements du pignon d'attaque

10



Raccords pour vidange du circuit de servo-direction

11



Soupape de dégazage du circuit hydraulique de servo-direction sur réservoir (cabine avancée)

12



Soupape de dégazage du circuit hydraulique de servo-direction sur réservoir (cab. semi-avancée)

13

NETTOYAGE ET CONTROLE DES CLAPETS DU COMPRESSEUR

IZOARD 270 Compresseur DAHL type 1048 (180 cm³)

IZOARD 340 Compresseur MARELLI type 3065 (192 cm³)

Après avoir déposé la culasse, nettoyer et contrôler les clapets d'aspiration et de refoulement

Au remontage de la culasse, serrer les vis ou écrous progressivement et en croix

8

IZOARD 340

9

IZOARD 270

REMARQUE : Il est recommandé de confier cette opération à votre succursale, concessionnaire ou agent UNIC

CONTROLE DE LA PRECHARGE DES ROULEMENTS CONIQUES DU PIGNON D'ATTAQUE 10

Ce contrôle est **très important** pour la tenue du couple conique il est recommandé de confier cette opération à votre succursale, concessionnaire ou agent UNIC

VIDANGE DU CIRCUIT DE SERVO-DIRECTION

Débrancher un raccord au vérin d'assistance 11

Lever l'avant du véhicule et actionner la direction plusieurs fois jusqu'en butée dans les deux sens pour obtenir une vidange complète du circuit

Nettoyer le filtre du réservoir

Rebrancher le raccord au vérin

Faire le plein du circuit, en versant lentement (capacité et spécifications : voir tableau page 14)

Actionner la direction comme lors de la vidange

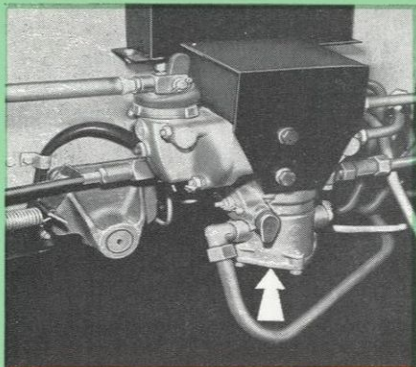
Dégazer l'air du circuit hydraulique en appuyant à fond sur la tige de soupape :

CSA 12

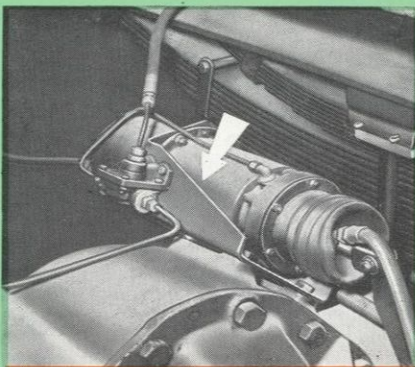
CA 13

Mettre le moteur en action et s'assurer que le niveau reste établi sinon faire l'appoint

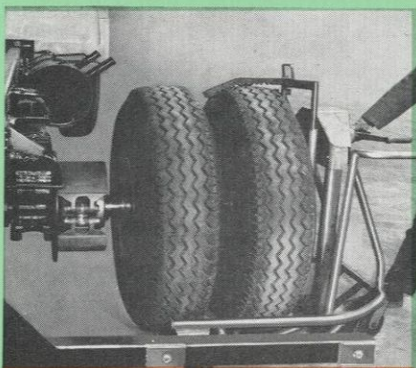
Brancher la jauge et contrôler que le voyant au tableau de bord est éteint



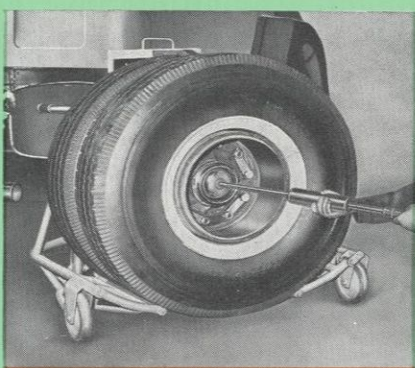
Epurateur sur centrale de freinage **14**



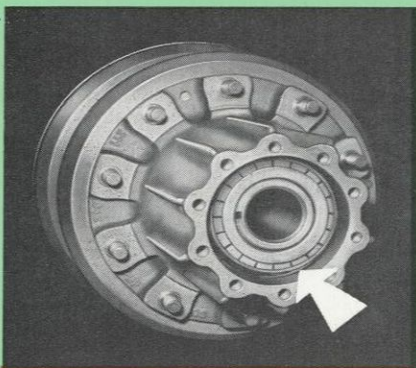
Cylindre de frein arrière à verrou (cabine avancée) **15**



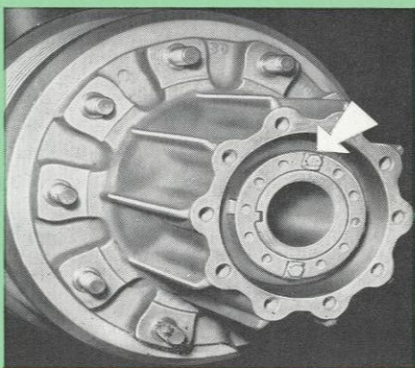
Dépose de l'ensemble moyeu - roue - tambour arrière **16**



Extraction du joint d'étanchéité sur moyeu arrière **17**



Graissage des roulements du moyeu de roue arrière **18**



Freinage de l'écrou de réglage des roulements de moyeu arrière **19**

08 FREIN

NETTOYAGE DE L'ÉPURATEUR DE LA CENTRALE DE FREINAGE 14

Déposer le couvercle inférieur fixé par 4 écrous
Récupérer la coupelle avec son joint et le siège du clapet de décharge, ainsi que le ressort maintenant l'ensemble déflecteur et le filtre
Nettoyer et souffler tous ces éléments
Remettre en place l'ensemble déflecteur et le filtre, le ressort, le fond avec le siège du clapet puis fixer le couvercle

IMPORTANT : Ne jamais intervenir sur les autres éléments de la centrale dans le cadre de l'entretien périodique

NETTOYAGE ET CONTRÔLE DES CYLINDRES DE FREIN 15

Déposer et démonter les cylindres de roue pour contrôler l'état de surface des parois internes ainsi que les différents joints ou feutres d'étanchéité
Nettoyer soigneusement et monter en prenant soin de graisser tous les éléments avec de la graisse NEUTRE
(référence de la graisse : DAHL : 2100)

GRAISSAGE DES MOYEURS

Déposer les ensembles moyeux - roues - tambours à l'aide du
charriot TRANSELEV 16

Extraire les joints d'étanchéité 17 puis les roulements de moyeu

Déposer la graisse usagée, nettoyer et contrôler les roulements
Dépoussiérer les freins

CONTROLLER VISUELLEMENT GARNITURES ET TAMBOURS

Enduire de graisse neuve (graisse à roulement) l'intérieur du moyeu et les roulements coniques 18

Remonter les roulements coniques intérieurs, puis les joints d'étanchéité graissés
Reposer l'ensemble moyeu - roue - tambour

REGLER LA PRECHARGE DES ROULEMENTS DE MOYEU

Instructions pour le réglage des roulements de moyeu

Les écrous de fusée d'essieux avant et les écrous de trompettes arrières, seront serrés à l'aide d'une clé dynamométrique réglée à 20 mkg

Lors de ce serrage, prendre la précaution de faire tourner le moyeu, pour permettre la mise en place des galets

Desserrer ensuite de la quantité indiquée ci-dessous :

- Essieux avant . . . 120° soit 1/3 de tour
- Ponts arrière . . . 36° soit 1/10 de tour

Sur les ponts, s'assurer que la rondelle avant n'est pas bloquée après avoir serré le contre-écrou

Freiner les écrous avant et contre-écrous arrière 19

09 ÉLECTRICITÉ

ENTRETIEN DU DEMARREUR

Déposer le couvercle arrière

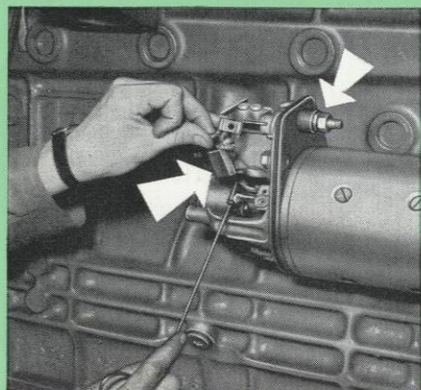
Vérifier : Le coulisement des balais dans leurs supports

La longueur des balais ne doit pas être inférieure à 10 mm **20**

L'encrassement du collecteur

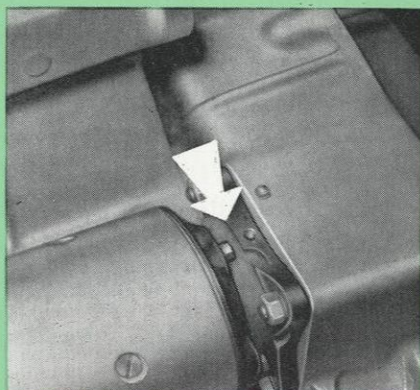
Huiler le palier avant :

Déposer la vis sur la bride de fixation, introduire quelques gouttes d'huile **21**



Contrôle des balais sur démarreur

20



Huilage du palier avant de démarreur

21

CONSEILS PRATIQUES

pages

Serrage des culasses.....	72
Moteur, protection contre le froid	73
Moteur, utilisation en pays chauds	73
Vidange et remplissage du circuit de refroidissement	75
Moteur, utilisation en altitude	76
Installation pneumatique, protection contre le froid	76
Installation pneumatique, utilisation en pays chauds	76
Pneumatiques, pressions de gonflage	76
Tableau de gonflage des pneumatiques (véhicules ROUTIERS)..	77
Permutation des roues (schémas)	79
Electricité, accumulateurs-alternateur	80

SERRAGE DES CULASSES

IMPORTANT : Avant de serrer les culasses, il est impératif de positionner et de fixer les collecteurs d'échappement

Approcher ensuite les vis de fixation des culasses

Desserrer puis resserrer les vis de fixation des collecteurs d'échappement

Procéder au serrage des culasses suivant les phases ci-dessous

Phases	IZOARD 270 Moteur M 62S	IZOARD 340 Moteur V 85S	ORDRE DE SERRAGE
1	10 + 2 damN	15 + 3 damN	
2	5 + 1 damN	5 + 1 damN	
3	13 damN	19 damN	
4	19 damN	28 damN	
5	25 + 3 damN	37 + 0 damN	
6	5 + 1 damN	5 + 1 damN	

TRES IMPORTANT : Après chaque intervention ayant nécessité la dépose des culasses, il est impératif de procéder au resserrage (moteur froid) **1.000 km** après le premier serrage

Resserrer chaque vis après l'avoir desserré d'un demi-tour.

Régler le jeu aux culbuteurs : Admission = 0,25 Echappement = 0,50

PROTECTION CONTRE LE FROID**HUILE MOTEUR**

A partir d'une température ambiante inférieure à -10°C , utiliser une huile SAE 20 détergente supplément 1

GAS-OIL

Le gas-oil gèle vers -15°C , il est donc recommandé, dans la mesure du possible de parquer le véhicule dans un local ou un endroit abrité, ne risquant pas d'atteindre la température critique

EAU

Augmenter la proportion d'antigel dans le circuit de refroidissement suivant l'exigence du climat

REMARQUE : Avant d'utiliser l'antigel, il doit être pratiqué un nettoyage correct du circuit de refroidissement (voir page 77)

Quantité d'antigel correspondant à une protection jusqu'à -12°C

IZOARD 270 CA et CSA.....	14,5 litres	} soit 27 °/°
IZOARD 340 CA	16 litres	
CSA	15 litres	

Quantité d'antigel correspondant à une protection jusqu'à -16°C

IZOARD 270 CA et CSA.....	18 litres	} soit 34 °/°
IZOARD 340 CA.....	20,5 litres	
CSA	19 litres	

NOTA : Les véhicules neufs livrés pendant l'hiver, sont protégés jusqu'à -16°C

Une étiquette (au coin du pare-brise) mentionne la présence d'antigel dans votre circuit de refroidissement

Protéger le contenu du réservoir de lave-glace par des produits vendus dans le commerce ou par une addition d'alcool

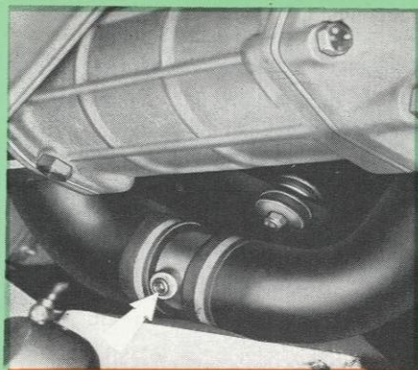
UTILISATION EN PAYS CHAUDS**HUILE MOTEUR**

Au dessus d'une température ambiante de $+35^{\circ}\text{C}$, utiliser une huile SAE 50 détergente supplément 1

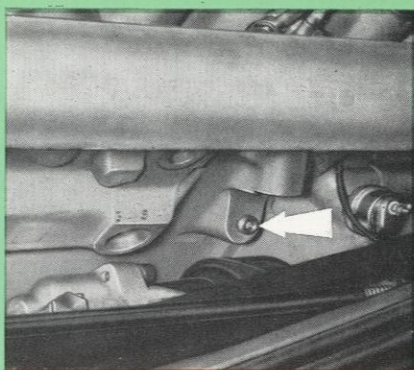
EAU

Assurer une propreté rigoureuse du circuit de refroidissement
Vérifier fréquemment le niveau du radiateur ou réservoir

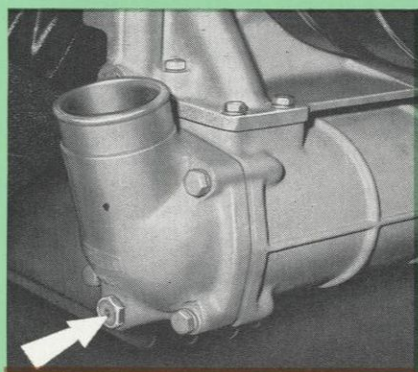
REMARQUE : Maintenir le moteur à un régime assez élevé pour permettre une circulation rapide



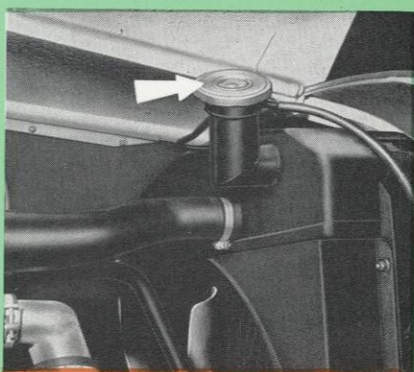
Bouchon de vidange à la partie inférieure sur durite entre échangeur thermique et radiateur **1**



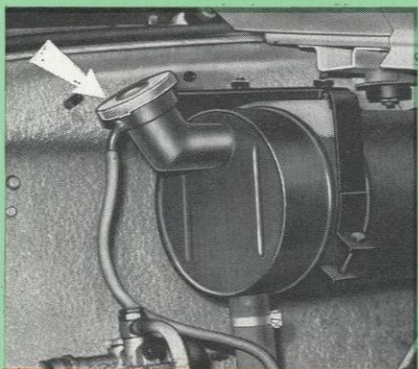
Bouchon de vidange gauche sur bloc-cylindres **2**



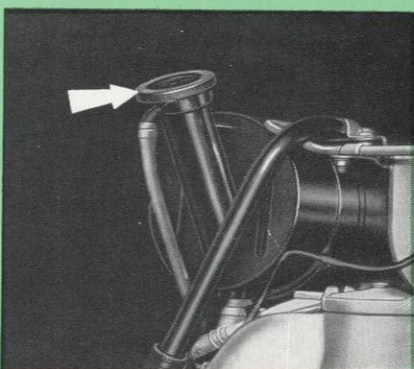
Bouchon de vidange d'eau sur échangeur thermique **3**



Orifice de remplissage d'eau du radiateur IZOARD 270 (cabine semi-avancée) **4**



Orifice de remplissage d'eau du réservoir IZOARD 340 (cabine semi-avancée) **5**



Orifice de remplissage d'eau du réservoir IZOARD 270 et 340 (cabine avancée) **6**

VIDANGE ET REMPLISSAGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Il est recommandé de vidanger le circuit d'eau de refroidissement avant et après l'utilisation d'antigel

VIDANGE

Ouvrir le circuit d'eau du climatiseur

Enlever le bouchon de l'orifice de remplissage du radiateur ou du réservoir puis déposer successivement :

Le bouchon de vidange à la partie inférieure entre l'entrée de l'échangeur thermique et la sortie du radiateur

IZOARD 340 CA et CSA

1

Les bouchons droit et gauche sur le bloc-cylindres

IZOARD 270 et 340

CSA et CA

2

Le bouchon de vidange d'eau de l'échangeur thermique

IZOARD 340 CA et CSA

3

RINÇAGE

Déposer les calorstats droit et gauche et refermer les boîtiers

Rincer soigneusement le circuit de refroidissement, moteur tournant

Contrôler l'état de tous les bouchons et de tous les joints

Remettre en place tous les bouchons et bloquer

Remonter les calorstats après les avoir contrôlés dans l'eau chaude

Début d'ouverture = 70° C + 2. Ouverture totale = 80 ° C + 2

REPLISSAGE

Effectuer le remplissage

Faire tourner le moteur quelques instants puis l'arrêter pour contrôler le niveau et faire l'appoint

Répéter plusieurs fois cette opération pour éliminer les poches d'air

Orifice de remplissage du radiateur IZOARD 270 CSA

4

Orifice de remplissage du réservoir IZOARD 340 CSA

5

Orifice de remplissage du réservoir IZOARD 270-340 CA

6

UTILISATION 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 toutes les circulations (eau - huile - air)

INSTALLATION PNEUMATIQUE

PROTECTION CONTRE LE FROID

Chaque soir, vidanger les réservoirs d'air comprimé. Pour ce, dévisser de quelques tours seulement, les bouchons de réservoirs, laisser chuter la pression puis déposer les bouchons.

UTILISATION EN PAYS CHAUDS

Vidanger les réservoirs toutes les semaines environ

PNEUMATIQUES

PRESSIONS DE GONFLAGE

La pression de gonflage des pneumatiques est un facteur capital


La pression doit être vérifiée sur des pneus froids

Ne jamais dégonfler des pneumatiques en cours d'utilisation

Les pressions de gonflage sont liées aux genres d'utilisation : c'est pour cette raison que seuls les Manufacturiers sont en mesure de vous fournir tous les renseignements nécessaires quant aux préconisations de pression relatives aux véhicules CHANTIERS

Tableau des pressions de gonflage des véhicules ROUTIERS (voir page 79)

TABLEAU DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES " ROUTIERS "



IMPORTANT

Les pressions de gonflage des pneumatiques affectés aux châssis "chantiers" sont déterminés par les manufactures en fonction du genre d'utilisation.

MARQUES PNEUS ► Types de châssis ▼	MICHELIN			DUNLOP			KLEBER - COLUMBES		
	Dimensions	Pression gonflage en bars		Dimensions	Pression gonflage en bars		Dimensions	Pression gonflage en bars	
		Avant	Arrière		Avant	Arrière		Avant	Arrière
P 270 A2 P 340 A	F 20X SC XB SC XL SC 1 200 × 20X SC XB SC 1 200 × 20X XB XL F 20 SC F 20Y SC F 20 F 20Y	6,500 6,500 6,500 6,750 — — — — — 6,000 — — —	8,500 8,500 8,500 — — — — — — 7,000 — — —	6/20 3B 6/20 ROC 1 200 × 20 chantier PG5 1 200 × 20 TMG (18 PR) 1 200 × 20 RB6 1 200 × 20 SP TGM F 20 RB6 SC GB7 6A	5,750 5,750 — — — 7,000 — — — — — — — —	7,000 7,000 — — — 8,500 — — — — — — — —	1 200 × 20 V 10 V 10 Tub V 10 Lug	7,250 7,250 — — — — — — — — — — — — —	8,500 8,500 — — — — — — — — — — — — —
T 270 A2 T 340 T 340 A T 270	F 20X SC XB SC XL SC 1 200 × 20XC XB SC XB SC 1 200 × 20X XB XL F 20 SC F 20Y SC F 20 F 20Y	5,500 — — 5,750 — — — — — 5,500 — — —	8,500 — — — — — — — — 7,000 — — —	6/20 3B 6/20 ROC 1 200 × 20 chantier PG5 1 200 × 20 TGM (18 PR) 1 200 × 20 RB6 1 200 × 20 SP TGM F 20 RB6 SC GB7 6A	4,750 — — — — — 5,750 — — — 7,000 — — —	7,000 — — — — — 8,500 — — — — — — —	1 200 × 20 V 10 V 10 Tub V 10 Lug	6,000 — — — — — — — — — — — — — —	8,500 — — — — — — — — — — — — — —
P 270 P 340	F 20X SC XB SC XL SC 1 200 × 20XSC SC XB SC 1 200 × 20X XB XL F 20 SC F 20Y SC F 20 F 20Y	6,500 — — 6,750 — — — — — 6,000 — — —	8,500 — — — — — — — — 7,000 — — —	6/20 3B 6/20 ROC 1 200 × 20 chantier PG5 1 200 × 20 TGM (18 PR) 1 200 × 20 RB6 1 200 × 20 SP TGM	5,750 — — — — — 7,000 — — — — — — —	7,000 — — — — — 8,500 — — — — — — —	1 200 × 20 V 10 V 10 Tub V 10 Lug	7,250 — — — — — — — — — — — — — —	8,500 — — — — — — — — — — — — — —
P 270 A 6 × 2 — 2	E 20X SC 1 200 × 20X SC XB SC E 20X XB 1 200 × 20X XB	7,500 7,000 — 7,500 — — 7,000 —	7,000 6,750 — 7,000 — — 6,750 —	5/20 3B 5/20 3B nylon 5/20 ROC 1 100 × 20 chantier PG5 1 100 × 20 SP TGM 1 100 × 20 RB6 6/20 3B 6/20 3B nylon 6/20 ROC 6/20 chantier PG5 1 200 × 20 RB6 1 200 × 20 SP TGM	6,500 — — — — 8,000 — — 5,750 — — — — 7,000 — — —	5,500 — — — — 7,000 — — 5,000 — — — — 6,250 — — —	1 200 × 20 V 10 V 10 Tub V 10 Lug	7,250 — 8,000 — — — — — — — — — — — — —	6,500 — 7,000 — — — — — — — — — — — — —
T 270 A 6 × 4 — 2	D 20X D 20X ZZ D 20X B D 20X MS D 22,5X SC	7,750 — — — —	6,500 — — — —	1 000 × 20 SP SP ROC 4/20 3B 4/20 Super Nylon 1 100 20 RB6 (surprofilage)	7,500 — 6,500 — 7,000	7,500 — 6,500 — 7,000	1 000 × 20 V 10 V 10 Lug	7,750 — — — —	6,500 — — — —

PERMUTATION DES ROUES

Suivant les prescriptions du Manufacturier

en moyenne **15.000 km**

de manière à égaliser leur usure

La fréquence des permutations est à porter à 8.000 km ou même 6.000 km si une irrégularité d'usure est décelée entre les différents pneus

Rétablir les pressions de gonflage des pneumatiques suivant les valeurs du tableau page 77.

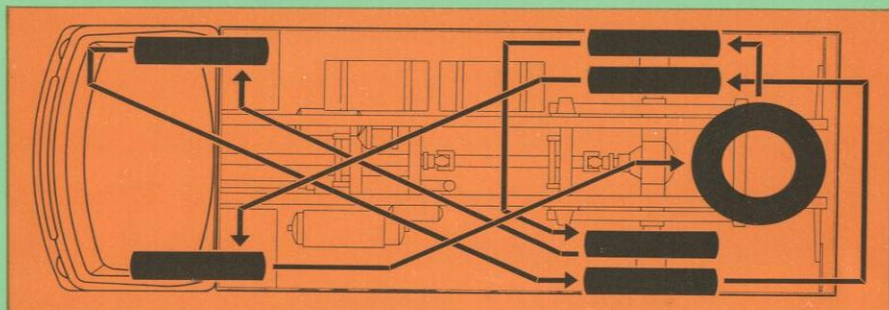


Schéma de permutation des pneumatiques sur châssis 4 x 2

7

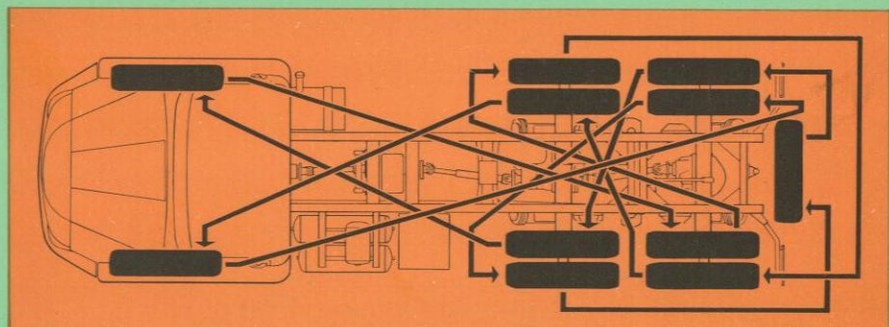


Schéma de permutation des pneumatiques sur châssis 6 x 2 - 6 x 4 - 6 x 6

8

NOTA : Les roues avant de nos véhicules sont équilibrées dynamiquement avant livraison, à chaque changement de roue ou permutation, il est recommandé de les faire rééquilibrer

ACCUMULATEURS

GENERALITES

Maintenir les accumulateurs dans un état de propreté rigoureux

En cas de sulfatage, nettoyer à l'eau uniquement puis enduire les bornes et cosses avec de la vaseline

Compléter les niveau de l'électrolyte avec de l'EAU DISTILLEE

Ce niveau doit être de 10 mm au dessus des plaques

Contrôler régulièrement la charge des éléments en mesurant la densité de l'électrolyte :

Batterie chargée = 1,265 soit 30° Bé

Batterie déchargée = 1,125 soit 16° Bé

Si le véhicule doit être immobilisé pour une longue durée, confiez les batteries à un spécialiste

Pour débrancher les batteries, déconnecter tout d'abord la borne négative pour éviter tout court-circuit

PROTECTION CONTRE LE FROID

La résistance au gel des batteries est uniquement fonction de la charge :

Une batterie chargée à : 16° Bé résiste à une température de — 9° C

23° Bé résiste à une température de — 27° C

30° Bé résiste à une température de — 60° C

UTILISATION EN PAYS CHAUDS

Contrôler fréquemment le niveau de l'électrolyte : 10 mm au dessus du niveau des plaques

ALTERNATEUR

PRECAUTIONS A PRENDRE SOUS PEINE DE DETERIORATION

Ne pas inverser les polarités des bornes des batteries ou de l'alternateur

Ne pas réamorcer un alternateur en réalisant une alimentation directe de l'excitation par le positif

Ne pas brancher un chargeur sans avoir déconnecté l'alternateur

Ne pas souder à l'arc avec une masse au véhicule sans avoir déconnecté l'alternateur

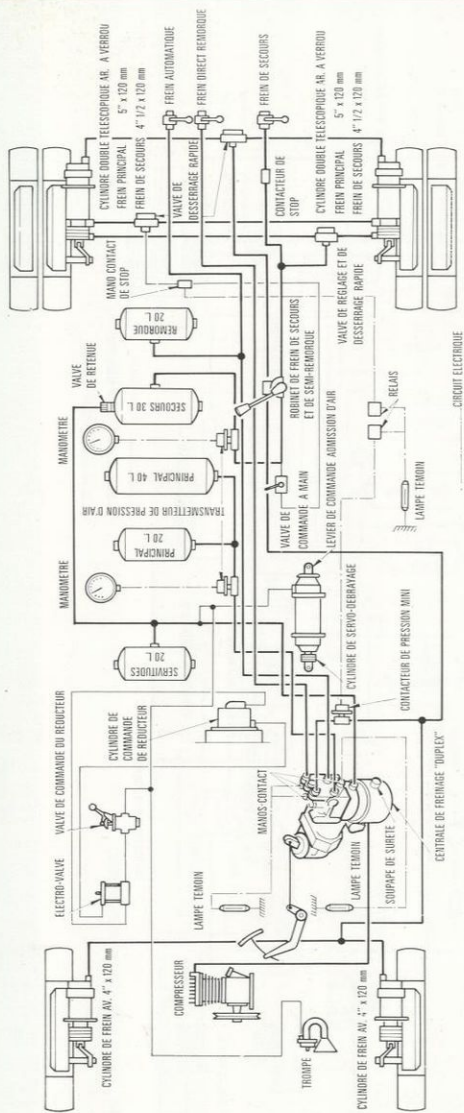
IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE, consulter le « PROGRAMME
« TYPE » D'ENTRETIEN » page 18

SCHÉMAS D'INSTALLATION

PNEUMATIQUE ELECTRIQUE

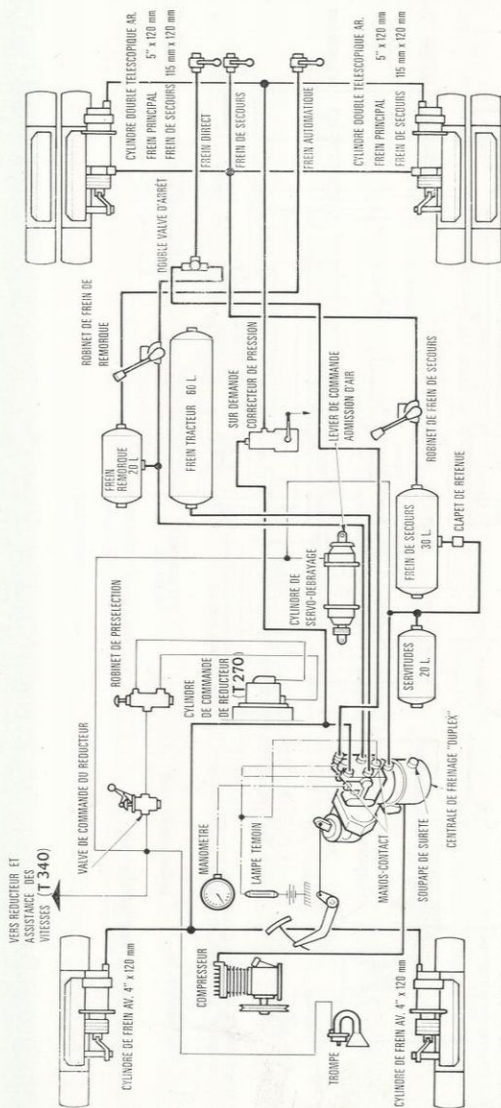
	pages
Schéma d'installation pneumatique	
Châssis P 270 A2	83
Châssis T 270 A2	84
Châssis T 340 A	85
Châssis P 270 - P 270 CH 4 x 2 - P 340	86
Châssis T 270 - T 340	87
Châssis P 270 CH 6 x 4 - PB6 270	88
Commande des Ponts AR 6 x 4 - CA. et CSA	89
Schéma d'installation électrique Cabine Avancée	90

CHASSIS T 270 A2



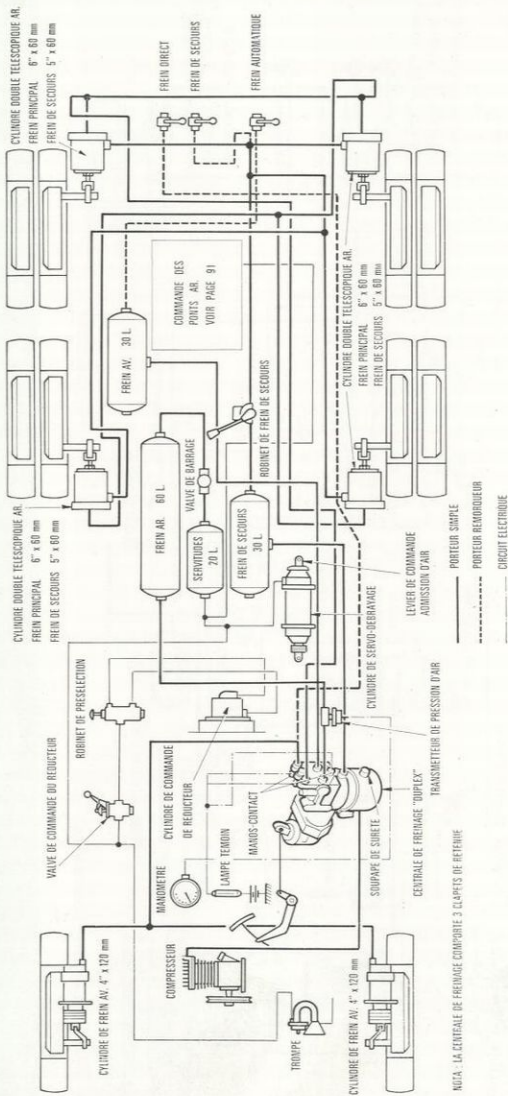
NOTA - LA CENTRALE DE FREINAGE COMPORTE 3 CLAPETS DE RETENUE.

CHASSIS T 270 T 340



NOTA - LA CENTRALE DE FREINAGE COMPORTE 3 CLAPETS DE RETENUE

CHASSIS
P 270 CH 6 x 4
PB6 270



NOTA: LA CENTRALE DE FREINAGE COMPORTE 3 CLAPETS DE RETIENNE

