

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.



SOMMAIRE

	pages
Présentation des châssis	3
Ce que vous devez savoir à propos de la garantie	5
Caractéristiques techniques par organe	7 à 18
Entretien général	19
Programme type d'entretien	23-24
Récapitulatif des opérations d'entretien par organe et par phase	25
Phase d'entretien. Tous les jours	20-21
A	27 à 39
B	41 à 58
C	59 à 69
D	71 à 77
E	79 à 93
Conseils pratiques	95 à 110
Schémas d'installation	111
Pneumatique	112 à 127
Electrique	129 à 133

8 cylindres

270 340

Cabine avancée "GROUPE"

P 270 AB
P 270 A2
P 340 A
T 270 A2
T 340 A
T 340 A 6 × 4
P 270 A 6 × 2-2
P 270 AD
P 270 A2 Armée



Cabine semi-avancée BIG-JOB "ROUTIER"

P 270
T 270
P 340
T 340



Cabine semi-avancée BIG-JOB "CHANTIER"

P 270 CH
27.64
27.66



ce que vous devez savoir...

● **LES VISITES DE GARANTIE SONT GRATUITES**

Cependant les fournitures telles que, huile, graisse, joints, éléments filtrants, restent à votre charge.

1^{ère} VISITE DE GARANTIE

entre **1.000** et **1.500** km

2^e VISITE DE GARANTIE

à **10.000** km ou **6** mois maximum

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

La liste des opérations correspondant à chaque visite est consignée dans votre **CARNET DE GARANTIE**.

IMPORTANT

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

● **Avant chaque visite PRENEZ RENDEZ-VOUS AVEC VOTRE CONCESSIONNAIRE-VENDEUR**

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

● **A chaque visite PRESENTEZ VOTRE CARNET DE GARANTIE** il est indispensable pour vous assurer du bénéfice de la garantie.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

00

Moteur

01

Embrayage

02

Boîte de vitesses

03

Pont arrière

04

Essieu avant

05

Direction

06

Châssis - Suspension

07

Transmission

08

Freinage

09

Electricité

10

Carrosserie

11

Ravitaillement

00**MOTEUR**

	270	340
Type	M 62 S	V 85 S
Nombre et position des cylindres	8 en V à 90°	
Alésage et course (mm)	119 × 121	135 × 130
Cylindrée totale cm ³	10 766	14 886
Rapport volumétrique	17/1	
Puissance maxi. (SAE)	270 cv à 2 600 tr/mn	340 cv à 2 400 tr/mn
Couple maxi.	84 mkg	110 mkg
	à 1 400 tr/mn	à 1 400 tr/mn
	29	40
	1-5-4-8-6-3-7-2	
Puissance fiscale CV		
Ordre d'injection		
DISTRIBUTION		
Avance ouverture Admission ...	10°	
Retard fermeture Admission ...	46°	
Avance ouverture Échappement .	40°	
Retard fermeture Échappement .	7°	
Avance initiale, Injection sur le volant moteur	16°	21°
Position du piston avant le PMH, correspondant à l'avance Inject.	3,02 mm	5,47 mm
CALAGE MOTEUR		
Jeu théorique à la soupape d'admission pour obtenir AOA au PMH	0,50 mm	
Jeu pratique entre culbuteur et soupape (mesuré à froid)		
Admission	0,25 mm	
Échappement	0,50 mm	
ÉQUIPEMENTS		
Pompe d'injection	Sigma CMS	Sigma RMS
	8 D 100 T	8 D 110 TT 11 R
	BOSCH	
	PE 8 A 100 C 410 R	
	Sigma S 80 D	
	Sigma LM 32	
	DLL 160 × 7	DLL 160 × 8
	IBRD 5 676	IBRD 5.660
	LAUTRETTE à bain d'huile	
	MARELLI-192 cm ³ - DAHL-192 cm ³	
	CA : CALZONI	
	CSA : AIR EQUIPEMENT	

01 EMBRAYAGE

Monodisque à sec, FÉRODO

Affectations		Types
P 270 AB - P 270 AD P 270 A2 P 270 A2 Armée T 270 A2 P 270 A-6 × 2/2	P 270 P 270 CH T 270	15" LG 80
27.64 27.66		16" LFTG 100
P 340 A - T 340 A P 340 - T 340 T 340 A - 6 × 4		17" 430 DB 1900

Commande d'embrayage, assistée par servo-débrayage :

- Pneumatique (DAHL) sur les châssis 340 (CSA), 270 (CSA) et 270 A (CA).
- Hydro-pneumatique (BONALDI) sur les châssis 340 A (CA).

02**BOITE DE VITESSES****RAPPORT DES VITESSES**

Vitesses	Boîte B 181	Boîte B 190
1 ^{re} Réduite	8,831	8,460
1 ^{re} Normale	6,451	6,176
2 ^e Réduite	4,276	4,661
2 ^e Normale	3,127	3,403
3 ^e Réduite	2,447	2,554
3 ^e Normale	1,787	1,864
4 ^e Réduite	1,368	1,370
4 ^e Normale	1,000	1,000
AR Réduite	10,536	7,222
AR Normale	7,697	5,272

Remarque, B 190 — La lubrification des éléments supérieurs est assurée par une pompe à engrenages entraînée par le train intermédiaire.

Débit 4 à 5 l/mn

Pression 2,5 bars

COMMANDE DES VITESSES

- De la boîte

- directe, sans assistance, sur châssis 270 cabine semi-avancée BIG-JOB,
- directe, assistée pneumatiquement, sur châssis 340 cabine semi-avancée BIG-JOB,
- indirecte, assistée pneumatiquement sur tous les châssis 270 et 340, cabine avancée GROUPE.

- Du réducteur

- Pneumatique, présélectionnée à partir d'un robinet 3 voies (270 cabine semi-avancée BIG-JOB) ou par la commande d'électrovalves (270 cabine avancée GROUPE et 340 tous types).

OPTION : Commande par électrovalve sur châssis 27-66

OPTIONS

- Prise de mouvement UNIC. 45 m.da.N, 80 CV, 795 tr/mn pour 1000 tr/mn au moteur — sur boîte B 181 — Rotation : sens inverse moteur.
- Prise de mouvement continu

}	36 m.da.N, 50 CV à 1000 tr/mn.
	— sur châssis 270 CSA
	25 m.da.N, 90 CV à 2 600 tr/mn.
- Prise de mouvement PÉDERZANI. 28 m.da.N, 55 CV, 978 tr/mn pour 1000 tr/mn au moteur — sur boîte B 190 — Rotation : sens moteur.

02 BOITE RELAIS - CHASSIS 27.64

- Marque ZF, type GG 350.
- Couple maxi d'entrée, 650 m.da.N
- Deux vitesses à verrouillage non synchronisé, rapports Grande vitesse, 1/1
Petite vitesse, 1,6/1
- Commande des vitesses. Pneumatique par robinet-poussoir à 3 voies.

02 BOITE TRANSFERT CHASSIS 27.66

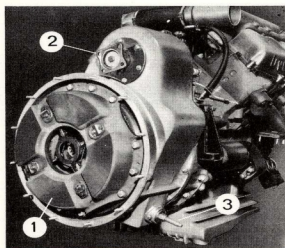
- Marque ZF, type VG 500
- Couple maxi d'entrée, 570 m.da.N
- Deux vitesses : grande, 1/1
petite, 1,85/1
- Commande pneumatique par cylindre DAHL à rappel de bielle.
- Différentiel répartiteur de couple entre les essieux moteurs :
avant = 23 %
arrière = 67 %
- Commande pneumatique ne pouvant agir que lorsque la sélection des vitesses est placée sur le rapport 1,85/1 (PV).

03 PONT ARRIÈRE

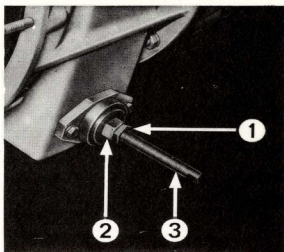
Types de pont	Couples disponibles	Affectations
P 386	8 × 57 - 9 × 57 - 9 × 53 9 × 48 sur demande	P 270 CH P et T 270, P 270 AB P et T 270 A2, P 270 A 6 × 2/2 P 270 A2 Armée
	9 × 57 uniquement	
	9 × 53 - 9 × 48	P et T 340, P et T 340 A
P 391	15 × 29/14 × 59 15 × 29/16 × 57 21 × 29/14 × 59	OPTION POUR LES VEHICULES ÉQUIPÉS DE SÉRIE DU PONT ARRIÈRE P 386
Tandem OM avec réducteur épicycloïdal dans chaque roue	19 × 32 14 × 33 18 × 34	T 340 A 6 × 4

PRISE DE MOUVEMENT CONTINU

(option)



Prise de mouvement continu. 14



Réglage de la tension de courroie sur prise de mouvement continu. 15

14 VUE D'ENSEMBLE DE LA PRISE FIXÉE AU MOTEUR

- 1 Mécanisme d'embrayage conventionnel.
- 2 Bride d'accouplement de sortie.
- 3 Dispositif de réglage de la tension de courroie.

ROUEMENTS

Tous les roulements sont étanches et graissés à vie. Aucune opération de graissage n'est à effectuer.

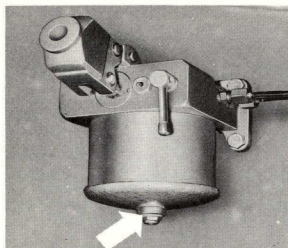
CONTROLE DE LA TENSION DE COURROIE

La tension de la courroie est correcte lorsqu'à l'arrêt le brin tendu, poussé très fortement à la main, n'admet aucune flèche. Vérifier la tension après les 10 PREMIERES HEURES de fonctionnement **sous couple**, puis ensuite toutes les 200 HEURES.

Remarque - Le contrôle de la tension ne peut être effectué qu'après avoir déposé la plaque de visite (4 vis).

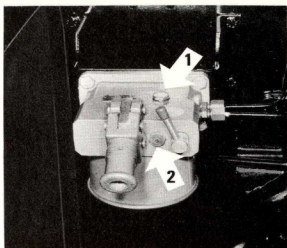
15 RÉGLAGE DE LA TENSION

- Desserrer le contre-écrou (1) immobilisant le système de réglage du tendeur.
- Régler la tension en agissant sur l'écrou (2) tout en maintenant fixe la tige filetée (3) par les deux plats prévus à cet effet.
- Resserrer soigneusement le contre-écrou. (1)



Vidange et dépose de la cuve de pompe hydraulique

16



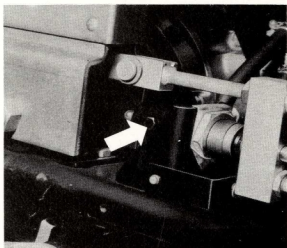
Orifices de remplissage (1) et de mise à l'air libre (2) sur pompe hydraulique

17



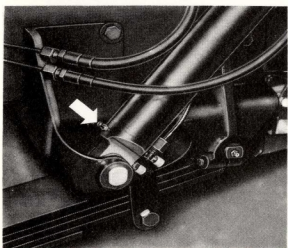
Levier de sélection des manœuvres de la cabine

18



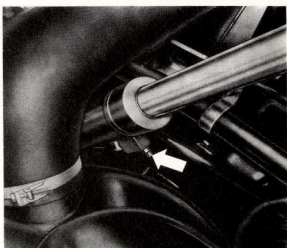
Purgeur sur mini-vérin de déverrouillage

19



Purgeur sur la partie inférieure du vérin de levage (fond de vérin = levage)

20



Purgeur sur la partie supérieure du vérin (haut de vérin = descente)

21

BASCULEMENT DE LA CABINE PAR ÉQUIPEMENT « HYDRO-AIR »

Une fois par an, cabine baissée, vidanger la cuve de pompe du circuit hydraulique **16**

Au remontage, bloquer l'ensemble corps de cuve et fond de cuve, sans exagération.

16 Verser environ 1 litre par l'orifice de remplissage ① voir la spécification au tableau page 17.

Avant d'effectuer la purge du circuit hydraulique :

• Quel que soit le motif de l'intervention avant de serrer les raccords sur le vérin, il est impératif de remplir d'huile les tuyauteries pour éliminer au maximum l'air admis dans le vérin. Dans ce but actionner la pompe pour chacune des deux positions du levier et bloquer l'un après l'autre le raccord correspondant au circuit utilisé.

PURGE DU CIRCUIT HYDRAULIQUE

- Placer le levier de commande en position L (levage) **18**
- Actionner la pompe, pour purger successivement :
 - le mini vérin de déverrouillage automatique **19**
 - le fond du vérin de levage **20**
- Lever la cabine jusqu'avant son point critique de basculement.
- Ouvrir la vis de purge du haut de vérin **12**
- Placer le levier de commande **18** en position D (descente).
- Actionner la pompe et purger le haut du vérin.
- Contrôler le niveau d'huile dans la cuve.

EFFECTUER PLUSIEURS MANŒUVRES COMPLÈTES DE LA CABINE (3 minimum).

- Pratiquer une purge finale au mini-vérin (avant déverrouillage) puis en haut de vérin (cabine basculée).
- Descendre la cabine (position route).
- Vérifier le niveau d'huile par l'orifice découvert après dépose du bouchon **17**
- Le niveau normal doit se trouver à environ 6 cm de la face supérieure de la pompe, le bouchon de remplissage étant déposé.

REMARQUE : Lorsqu'il se trouve de l'air dans la partie haute du vérin, il s'en suit une course rapide après le point critique de basculement entraînant un arrêt brutal de la cabine (butée dans le vérin). Dans ce cas purger à nouveau le haut du vérin.

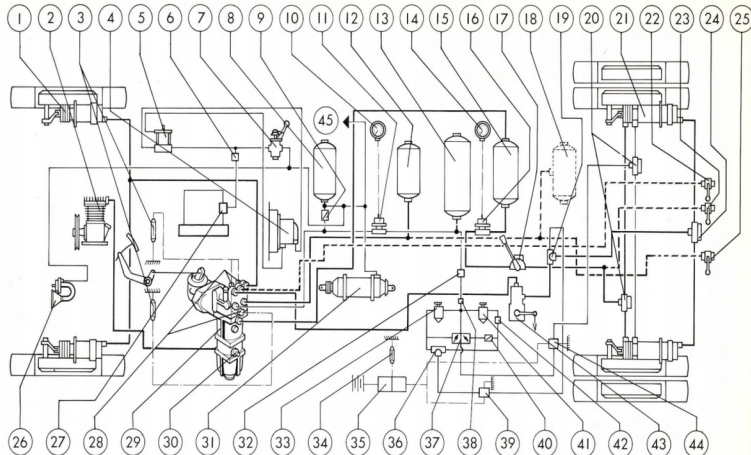
TABLEAU D'AFFECTATION DES LAMPES

AFFECTATIONS	CABINES CA GROUPE	CABINES CSA " BIG JOB "
Feux de route et croisement	E2 55/50 w P 45 t 41	E2 55/50 w P 45 t 41
Feux avant Position Clignotant	BA 15 S - 5 w BA 15 S - 21 w	BAY 15d/19 2 filaments 21/5 w - P 25/2
Feux de Gabarit Position Clignotant	BA 15 S - 5 w BA 15 S - 5 w	Navette 5 w 10 x 42 Navette 5 w 10 x 42
Lanternes Arrière Stop Clignotant Feux rouges	BA 15 S - 21 w BA 15 S - 21 w BA 15 S - 5 w	BA 15 S - 21 w BA 15 S - 21 w BA 15 S - 5 w
Plafonnier Cabine Couchette	BA 15 S - 10 w R 19/10 Navette 5 w 10 x 39	Navette 20 w 13 x 42
Parking	Navette 5 w 10 x 39	
Feux éclairage sellette (Tracteurs)	BA 15 S - 5 w	BA 15 S - 5 w
Feux anti-brouillard	BA 213 - 45 w iode H3 culot 22 S 80 w	
Tableau de bord	BA 9 S - 4 w T8-4	BA 9 S - 3 w

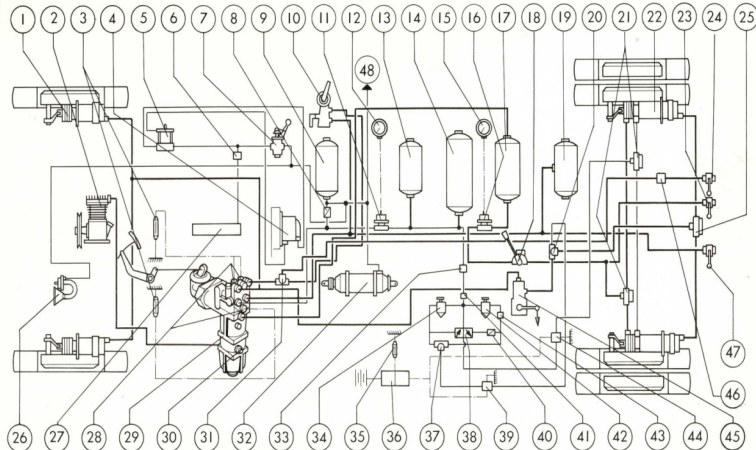
SCHÉMAS D'INSTALLATION

PNEUMATIQUE ELECTRIQUE

	pages
Châssis P 270 A2 P 270 AB P 340 A	112-113
Châssis T 270 A2 T 340 A	114-115
Châssis P 270 A 6 x 2/2	116-117
Châssis P 270 P 270 CH 4 x 2 P 340	118-119
Châssis T 270 T 340	120-121
Châssis 27.64 (tandem FIAT)	122-123
Châssis 27.66 (tandem FIAT)	124-125
Châssis T 340 A 6 x 4 (tandem OM)	126-127
Schéma électrique CA Groupe	129
Schéma électrique CSA « BIG-JOB » (Routier)	131
Schéma électrique CSA « BIG-JOB » (Chantier)	133

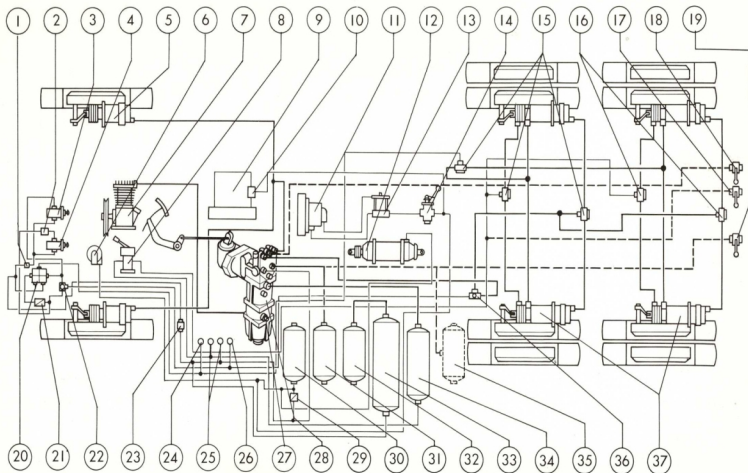


- | | | | | | |
|----|--------------------------------------|----|--|----|--------------------------------------|
| 1 | Cylindre de frein AV 4" x 120. | 21 | Cylindres doubles télescopiques AR à verrou. | 40 | Valve de barrage avec retour. |
| 2 | Compresseur. | 22 | Frein direct remorque. | 41 | Déverrouillage valve à rappel. |
| 3 | Lampe témoin. | 23 | Frein de secours. | 42 | Valve de desserrage rapide. |
| 4 | Cylindre de commande de relais. | 24 | Valve de desserrage rapide. | 43 | Correcteur de pression (option). |
| 5 | Electro-valve. | 25 | Frein automatique. | 44 | Contacteur de stop. |
| 6 | Réducteur de pression. | 26 | Trompe à air. | 45 | Vers réducteur pour B 190 seulement. |
| 7 | Valve de commande de relais. | 27 | Distributeur. | | |
| 8 | Servitude 20 litres. | 28 | Mano contact. | | |
| 9 | Valve de barrage avec retour limité. | 29 | Centrale de freinage. | | |
| 10 | Manomètre. | 30 | Soupape de sécurité. | | |
| 11 | Emetteur de pression. | 31 | Cylindre de servo-débrayage. | | |
| 12 | Réservoir principal AV 20 litres. | 32 | Valve de retenue. | | |
| 13 | Réservoir principal AR 40 litres. | 33 | Parcage : valve à rappel. | | |
| 14 | Manomètre. | 34 | Lampe témoin. | | |
| 15 | Réservoir secours 30 litres. | 35 | Relais de frein de parking. | | |
| 16 | Emetteur de pression. | 36 | Double valve d'arrêt. | | |
| 17 | Robinet de commande de secours. | 37 | Distributeur à double pilotage. | | |
| 18 | Réservoir de remorque 20 litres. | 38 | Valve de gonflage dépannage parking. | | |
| 19 | Double valve d'arrêt. | 39 | Contacteur de pression minimum. | | |
| 20 | Valve de desserrage rapide. | | | | |
- Circuit électrique.
- Porteur simple = centrale " duplex " .
 Porteur remorqueur = centrale " triplex " .
- NOTA : La centrale de freinage comporte 3 clapets de retenue.



- | | | | | | |
|----|--|----|---|----|--------------------------------------|
| 1 | Cylindre de frein AV 4" x 120 mm. | 22 | Cylindres doubles télescopiques AR à verrou.
Frein principal 5" x 120 mm.
Frein de secours 4" 1/2 x 120 mm. | 41 | Valve de gonflage dépannage parking. |
| 2 | Compresseur. | 23 | Frein de secours. | 42 | Déverrouillage valve à rappel. |
| 3 | Lampes témoins. | 24 | Frein direct de remorque. | 43 | Valve de desserrage rapide. |
| 4 | Cylindre de commande de relais. | 25 | Valve de desserrage rapide. | 44 | Contacteur de stop. |
| 5 | Electro-valve. | 26 | Trompe à air. | 45 | Correcteur de freinage (option). |
| 6 | Réducteur de pression. | 27 | Cylindre de servo-commande des vitesses. | 46 | Contacteur de stop. |
| 7 | Valve de commande du relais. | 28 | Mano-contacts. | 47 | Frein automatique. |
| 8 | Valve de barrage avec retour limité. | 29 | Centrale de freinage. | 48 | Vers réducteur pour B 190 seulement. |
| 9 | Réservoir servitudes 20 litres. | 30 | Soupape de sureté. | | |
| 10 | Robinet direct de semi-remorque. | 31 | Double valve d'arrêt. | | |
| 11 | Emetteur de pression. | 32 | Cylindre de servo-débrayage. | | |
| 12 | Manomètre. | 33 | Valve de retenue. | | |
| 13 | Réservoir principal AV 20 litres. | 34 | Parcage valve à rappel. | | |
| 14 | Réservoir principal AR 40 litres. | 35 | Lampe témoin parking. | | |
| 15 | Manomètre. | 36 | Relais de frein parking. | | |
| 16 | Emetteur de pression. | 37 | Double valve d'arrêt. | | |
| 17 | Réservoir de secours 30 litres. | 38 | Distributeur à double pilotage | | |
| 18 | Robinet de commande de frein de secours. | 39 | Contacteur de pression minimum. | | |
| 19 | Réservoir de remorque 20 litres. | 40 | Valve de barrage avec retour. | | |
| 20 | Double valve d'arrêt. | | | | |
| 21 | Valves de desserrage rapide. | | | | |
- Circuit électrique.
- NOTA : La centrale de freinage comporte 3 clapets de retenue.

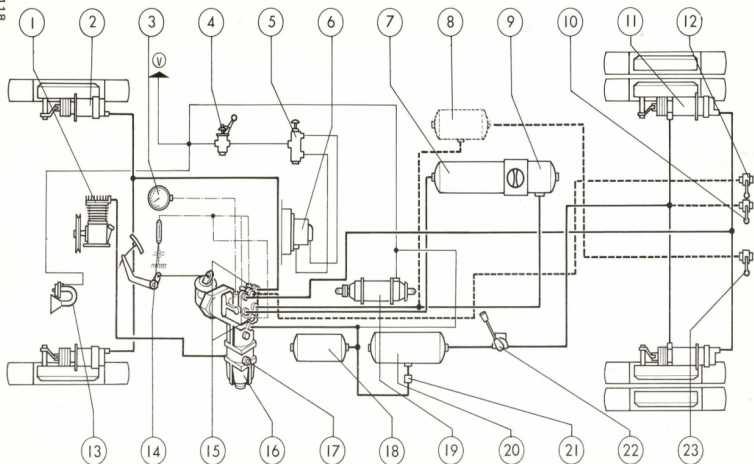
CHASSIS
T 270 A2
T 340 A



- | | | |
|--|---|--|
| 1 Valve de gonflage dépannage parking. | 18 Frein direct remorque. | 35 Réservoir remorque 20 litres. |
| 2 Valve de desserrage rapide. | 19 Frein automatique. | 36 Double valve d'arrêt. |
| 3 Parcage valve à rappel. | 20 Distributeur à double pilotage. | 37 Quatre cyl. doubles télescopiques à verrou. |
| 4 Déverrouillage : valve à rappel. | 21 Valve de barrage avec retour. | Frein principal \varnothing 5" x 120 mm. |
| 5 2 cylindres de frein AV 4" x 120 mm. | 22 Double valve d'arrêt. | Frein secours \varnothing 4 1/2" x 120 mm. |
| 6 Trompe à air. | 23 Valve de retenue. | ———— Porteur sans dispositif de remorque. |
| 7 Compresseur. | 24 Contacteur de stop. | ----- Porteur avec dispositif de remorque. |
| 8 Robinet de frein de secours. | 25 Emetteur de pression. | Porteur simple = centrale " duplex ". |
| 9 Assistance de vitesses B 181. | 26 Contacteur de pression minimum. | Porteur remorqueur = centrale " triplex ". |
| 10 Distributeur | 27 Soupape de sécurité. | |
| 11 Cylindre de commande du relais. | 28 Centrale de freinage. | |
| 12 Cylindre de servo-débrayage. | 29 Valve de barrage avec retour limité. | |
| 13 Electro-valve. | 30 Servitudes 20 litres. | |
| 14 Valve commande du relais. | 31 Réservoir frein AV 20 litres. | |
| 15 Valves de desserrage rapide. | 32 Réservoir principal AR 20 litres. | |
| 16 Valves de desserrage rapide. | 33 Réservoir principal AR 40 litres. | |
| 17 Frein de secours. | 34 Réservoir secours 30 litres. | |

NOTA : La centrale de freinage comporte 3 clapets de retenue.

CHASSIS
P 270 A 6
2 x 2



- | | |
|---|---|
| 1 Compresseur. | 12 Frein direct. |
| 2 Deux cylindres de frein AV 4" x 120mm. | 13 Trompe à air. |
| 3 Manomètre. | 14 Lampe témoin. |
| 4 Valve de commande du réducteur. | 15 Mano-contact. |
| 5 Robinet de présélection. | 16 Centrale de freinage. |
| 6 Cylindre de cde de réducteur pour 270. | 17 Soupape de sureté. |
| 7 Réservoir frein AR 40 litres. | 18 Réservoir servitudes. |
| 8 Réservoir remorque 20 litres. | 19 Sur demande cylindre de servo-débrayage. |
| 9 Réservoir frein AV 20 litres. | 20 Réservoir frein de secours 30 litres. |
| 10 Frein de secours. | 21 Clapet de retenue. |
| 11 Cylindre de frein double télescopique AR.
Frein principal 5" x 120 mm.
Frein de secours 115 mm x 120 mm. | 22 Robinet de frein de secours. |
| | 23 Frein automatique. |

V Vers relais et assistance des vitesses
Boîte 190.

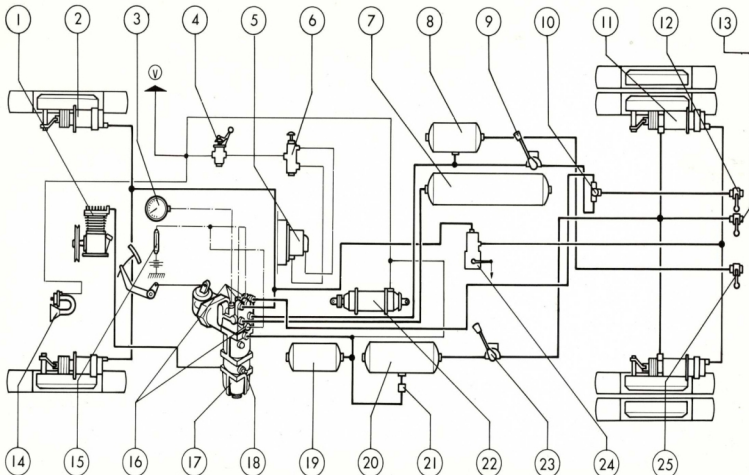
Porteur simple = centrale "duplex".
Porteur remorqueur = centrale "triplex".

----- Circuit électrique.

NOTA : La centrale de freinage comporte
3 clapets de retenue.

**CHASSIS
P 270**

**P 270 CH 4 x 2
P 340**



- 1 Compresseur.
 2 Deux cylindres de freins AV
 4"1/2 x 120 mm.
 3 Manomètre.
 4 Valve de commande du réducteur.
 5 Cylindre de commande de réducteur
 (T 270).
 6 Robinet de présélection.
 7 Réservoir de frein tracteur 60 litres.
 8 Réservoir de frein de remorque 20 litres.
 9 Robinet de frein de remorque.
 10 Double valve d'arrêt.
 11 Deux cylindres double télescopique
 AR.
 Frein principal 5" x 120 mm.
 Frein de secours 115 mm x 120 mm.
- 12 Frein direct.
 13 Frein de secours.
 14 Trompe à air.
 15 Lampe témoin.
 16 Manos-contact.
 17 Centrale de freinage duplex.
 18 Soupape de sureté.
 19 Réservoir de servitudes 20 litres.
 20 Réservoir de frein de secours 30 litres.
 21 Clapet de retenue.
 22 Cylindre de servo-débrayage.
 23 Robinet de frein de secours.
 24 Sur demande correcteur de freinage.
 25 Frein automatique.

V Vers réducteur et assistances des
 vitesses (T 340).

----- Circuit électrique.

NOTA : La centrale de freinage comporte
 3 clapets de retenue.

03 PONT ARRIÈRE (suite)

Types de pont	Couples disponibles	Affectations
Tandem FIAT avec réducteur épicycloïdal dans chaque roue	18 × 36 19 × 32	27.64 - 27.66
		27.64 (option)

Rapport des réducteurs de roue = 3,7143/1

OPTIONS

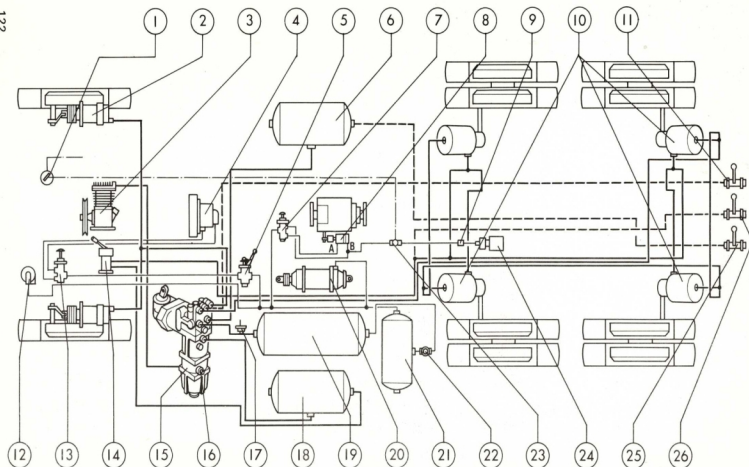
- Différentiel AUTO-BLOQUANT type NO SPIN (Herwaythorn) pour P 386
- Différentiel AUTO-BLOQUANT type ZF pour tandem FIAT 27-64, 27-66 (blocage inter-roues).

04 ESSIEUX ET PONT AVANT

Types d'essieux	Inclinaison de pivots	Carrossage	Chasse	Pincement	Affectations
E 251 (surbaissé)	9°	1°	3° 20'	0 à 5 mm	T 270
E 257 (droit)	9°	1°	3° 20'	0 à 5 mm	27.64 P 270. CH
E 256 (surbaissé)	9°	1°	3° 24'	0 à 5 mm	P et T 270 A2 P et T 340 A P et T 340 P 270, P 270 AB P 270 A 6 × 2/2 T 340 A 6 × 4 P 270 A2 Armée
Pont avant « FIAT »	7°	1°	3° 30'	0 à 3 mm	27.66.

Couple conique du pont avant = 18 × 36

Réducteur épicycloïdal dans chaque roue : rapport = 3,7143/1



- | | |
|---|--|
| 1 Interrupteur. | 14 Robinet de frein de secours. |
| 2 Cylindre de frein AV 4'' x 120 mm. | 15 Centrale de freinage. |
| 3 Compresseur. | 16 Soupape de sureté. |
| 4 Cylindre de commande de réducteur. | 17 Transmetteur de pression. |
| 5 Valve de commande du réducteur. | 18 Réservoir secours 30 litres. |
| 6 Réservoir frein AV et remorque 30 litres | 19 Réservoir frein AR 60 litres. |
| 7 Robinet de commande boîte relais. | 20 Cylindre de servo-débrayage. |
| 8 Commande boîte relais. | 21 Réservoir servitudes 20 litres. |
| 9 Mano-contact. | 22 Valve de barrage. |
| 10 Quatre cyl. doubles télescopiques.
Frein principal 6'' x 60 mm.
Frein secours 5'' x 60 mm. | 23 Electro-valve. |
| 11 Frein direct remorque. | 24 Cylindre de commande blocage
différentiel sur pont AV et tandem. |
| 12 Trompe à air. | 25 Frein automatique. |
| 13 Robinet de présélection. | 26 Frein de secours. |

A Grande vitesse.

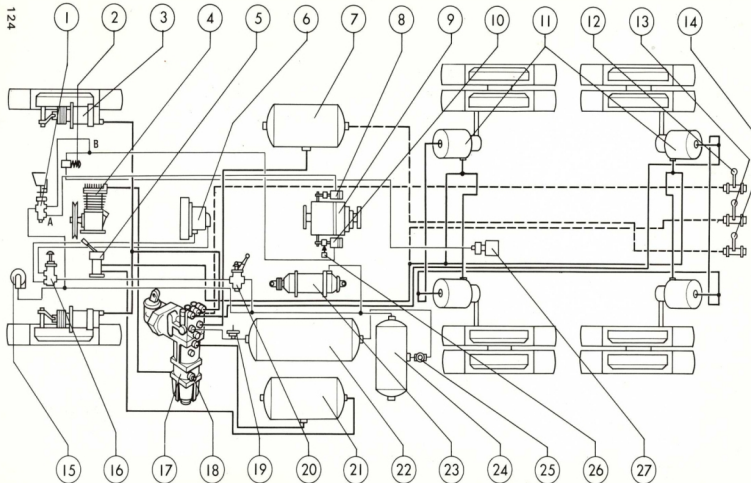
B Petite vitesse.

----- Circuit électrique.

Porteur simple = centrale '' duplex ''.

Porteur remorqueur = centrale '' triplex ''.

NOTA : La centrale de freinage comporte
3 clapets de retenue.



- 1 Robinet de commande.
- 2 Poussoir.
- 3 Deux cylindres de frein AV \varnothing 110 course 70 mm.
- 4 Compresseur.
- 5 Robinet de frein de secours.
- 6 Cylindre de commande de relais.
- 7 Réservoir AV et remorque 30 litres.
- 8 Cylindre de commande boîte transfert.
- 9 Boîte transfert.
- 10 Cylindre de commande blocage des différentiels sur boîte transfert.
- 11 Quatre cyl. doubles télescopiques à verrou.
- 12 Frein direct remorque.
- 13 Frein de secours.

- 14 Frein automatique.
- 15 Trompe à air.
- 16 Robinet de présélection.
- 17 Centrale de freinage.
- 18 Soupape de surété.
- 19 Transmetteur de pression d'air.
- 20 Valve de commande du relais.
- 21 Réservoir de secours.
- 22 Réservoir frein AR 60 litres.
- 23 Cylindre de servo-débrayage.
- 24 Réservoir servitudes 20 litres.
- 25 Valve de barrage.
- 26 Contact.
- 27 Cylindre de commande du différentiel sur pont AV tandem.

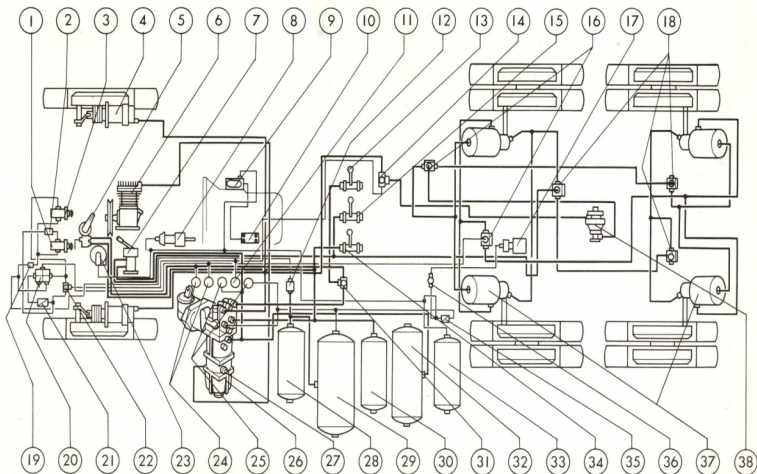
A Circuit grande vitesse.

B Circuit de blocage de différentiel.

Porteur simple = centrale " duplex ".

Porteur remorqueur = centrale " triplex ".

NOTA : La centrale de freinage comporte 3 clapets de retenue.



- | | | |
|--|---|--|
| 1 Déverrouillage : valve à rappel. | 17 Cylindre de commande de blocage du différentiel sur pont avant tandem. | 33 Réservoir de servitudes 20 litres. |
| 2 Valve de desserrage rapide. | 18 Valves de desserrage rapide. | 34 Frein automatique. |
| 3 Parcage : valve à rappel. | 19 Valve de gonflage dépannage parking. | 35 Valve de barrage avec retour limité. |
| 4 Cylindre de frein AV 4" x 120 mm. | 20 Distributeur à double pilotage. | 36 Electro-valve de commande de blocage du différentiel. |
| 5 Robinet de commande du frein modérateur de remorque. | 21 Valve de barrage avec retour. | 37 Cylindres doubles télescopiques à verrou.
Frein principal 5" x 120.
Frein de secours 4" 1/2 x 120 mm. |
| 6 Compresseur. | 22 Double valve d'arrêt. | 38 Correcteur de freinage option. |
| 7 Robinet de frein de secours. | 23 Trompe à air. | |
| 8 Cylindre de servo-débrayage. | 24 Manos-contact de stop. | |
| 9 Electro-distributeur. | 25 Emetteurs de pression. | |
| 10 Assistance de boîte de vitesses. | 26 Centrale de freinage. | |
| 11 Mano-contact de pression minimum. | 27 Soupape de sureté. | |
| 12 Valve de retenue. | 28 Réservoir principal 20 litres. | |
| 13 Frein direct de remorque. | 29 Réservoir principal 40 litres. | |
| 14 Double valve d'arrêt. | 30 Réservoir de remorque 20 litres. | |
| 15 Frein de secours. | 31 Double valve d'arrêt. | |
| 16 Valves de desserrage rapide. | 32 Réservoir de secours 30 litres. | |

NOTA : La centrale de freinage comporte 3 clapets de retenue.

CHASSIS

T 340 A, 6 x 4

The background of the entire page is a faint, light-colored technical drawing of an electrical installation. It features a grid of lines, various electrical symbols such as circles, rectangles, and triangles, and connecting lines that represent wiring and components. The drawing is centered and covers most of the page area.

SCHEMA D'INSTALLATION ELECTRIQUE

**Cabine avancée
" GROUPE "**

Rep.	Vol. Amp.	Couleur principale	Couleur second.	Couleur supplém.	Rep.	Vol. Amp.	Couleur principale	Couleur second.	Couleur supplém.
Ex	2	Rouge	Jaune		46	2	Rouge	Gris	
1A-1B	2	Rouge		47C	1	Blanc	Blanc		
1C	2	Rouge		47D	1	Blanc	Blanc		
1D	2	Rouge		51	1	Violet			
2	3	Rouge	Gris	52	1	Blanc	Blanc		
3	2	Rouge	Blanc	53	1	Violet			
4	2	Gris	Rouge	54	1	Noir	Marron		
4A	1	Gris	Rouge	55	2	Noir	Rouge		
5A	1	Gris	Rouge	55A	1	Noir			
5	1	Rouge	Vert	57	1	Noir	Gris	Jaune	
6	1	Gris	Noir	58	1	Noir	Gris	Marron	
11	1	Blanc	Marron	59	1	Noir	Violet		
13	1	Blanc	Rouge	60	1	Noir	Blanc		
14-1A	1	Blanc	Jaune	61	5	Noir	Blanc	Jaune	
14B	1	Blanc	Jaune	62	5	Noir	Bleu	Marron	
14C	1	Blanc	Marron	64	5	Noir	Violet	Blanc	
15	1	Blanc	Marron	64	5	Noir	Violet	Blanc	
16-1A	1	Blanc	Vert	65	1	Violet	Blanc		
16B	1	Blanc	Vert	66	1	Noir	Vert		
16C	1	Blanc	Vert	68	1	Jaune	Violet		
17	1	Vert	Bleu	70	1	Jaune	Bleu		
18	1	Marron		71	1	Grise/Vert			
21	1	Jaune	Rouge	72	1	Grise/Rouge			
22	1	Jaune	Vert	74	1	Violet			
23	1	Jaune	Vert	74	1	Violet			
24	1	Jaune	Blanc	80	1	Jaune	Noir	Rouge	
25	1	Jaune	Noir	82	1	Noir	Marron	Bleu	
26	1	Violet	Vert	83	1	Noir	Jaune	Blanc	
29	1	Blanc	Noir	85	2	Rouge	Rouge	Marron	
30	1	Blanc	Gris	86	2	Rouge	Grise/Violet		
31	1	Blanc	Gris	91	1	Noir	Jaune	Vert	
33	1	Blanc	Vert	93	1	Noir	Rouge		
34	1	Blanc	Blanc	93	1	Noir	Marron		
35	1	Blanc	Rouge	95	1	Violet	Vert	Rouge	
36	1	Blanc	Rouge/Noir	95	1	Violet	Vert	Rouge	
39	1	Blanc	Violet	96	1	Gris	Rouge	Vert	
40	1	Blanc	Blanc	97	1	Noir	Rouge	Blanc	
44	1	Blanc	Marron	98	1	Jaune	Blanc	Noir	
44	1	Blanc	Marron	98	1	Jaune	Blanc	Noir	
45	1	Blanc	Gris	100	1	Grise/Vert	Rouge	Blanc	
45	1	Vert		110	1	Blanc	Jaune	Noir	

Rep.	Vol. Amp.	CIRCUITS PROTEGES (BOITE 6 FUSIBLES)
1	16	Circuit de chef / Combiné Jaeger, Climatiseur, Termis, venetille électrique, servo-direction, éclairage, frein de parking, réservoir d'eau. Moteur essai-glace, feu stop, côté de l'arbre, miroir de dérivage
2	8	Projecteur anti-brouillard
3	8	Projecteur croisement gauche
4	8	Projecteur croisement droit
5	8	Projecteur route gauche
6	8	Projecteur route droite
7	8	Feu de ville droits (position, gabarit)
8	8	Feu de ville gauches (position, gabarit, plaque police, éclairage tableau)

Rep.	Vol. Amp.	CIRCUITS PROTEGES PAR PORTE FUSIBLE SEPARÉ
0	5	Plaque de contact
0	5	Circuit essai (utilisée avec tableau)

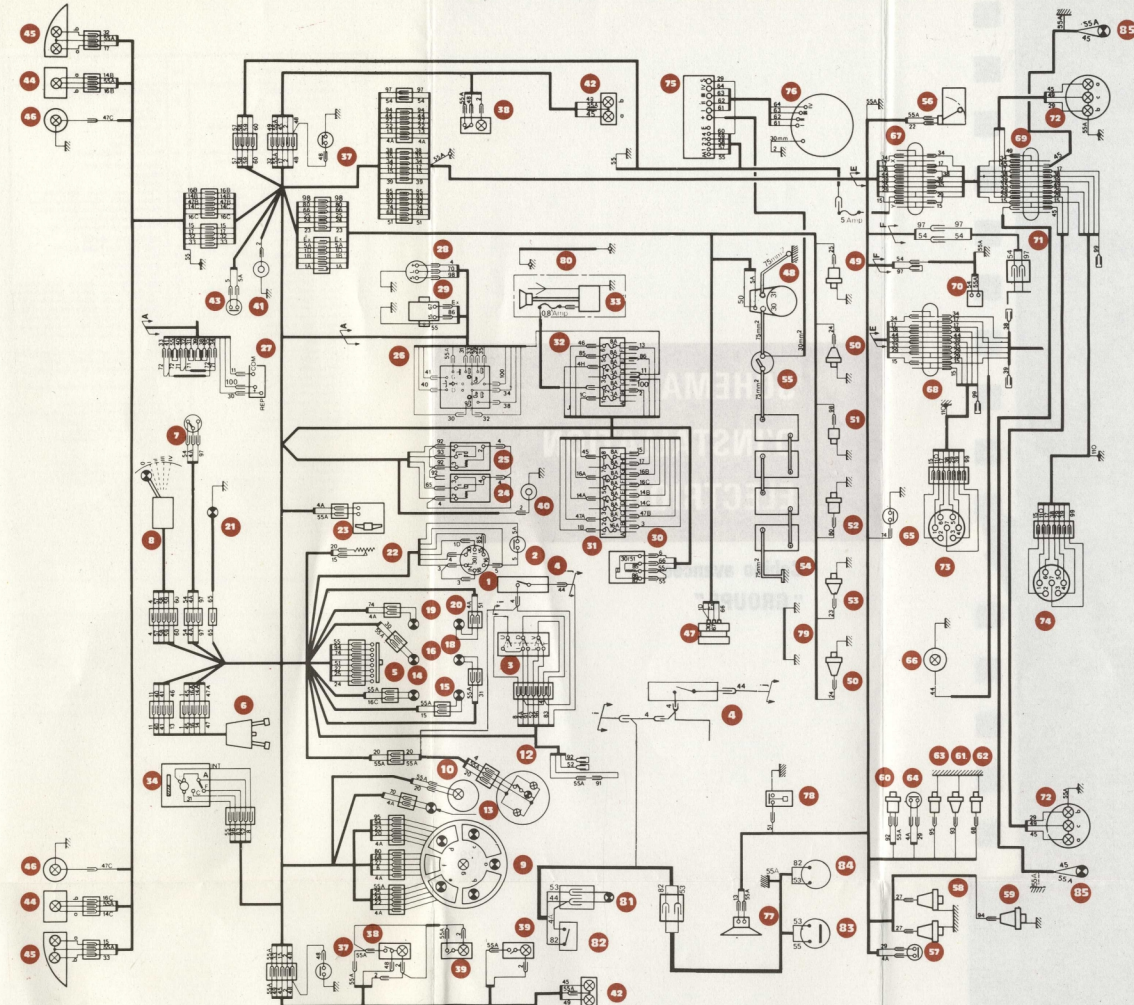
Rep.	Vol. Amp.	CIRCUITS PROTEGES (BOITE 6 FUSIBLES)
1	3	Libre
2	8	Plafonniers, prises baladeuses.
3	3	Centrale climatogène
4	3	Libre
5	8	Excitation alternateur
6	8	Avertisseur

Rep.	Designation	Rep.	Designation
1	EQUIPEMENT CABINE	44	EQUIPEMENT PARE-CHOC
2	Contacteur à clé	45	Projecteur
3	Contacteur démarrage	46	a) Croisement
4	Commutateur essai-glace	47	Commutateur essai-glace
5	Interrupteur projecteur éclairage selle	48	Feu avant
6	Contacteur contrôle des tendeurs	49	a) Plafond
7	Commutateur éclairage, signalisation	50	b) Clignotant
8	Interrupteur de cde réducteur huile de créneau	51	Projecteur anti-brouillard
9	Commutateur de cde ralentisseur Tefno	52	Commutateur de cde ralentisseur Tefno
10	Combiné Jaeger	53	EQUIPEMENT MOTEUR
11	a) Témoin de charge	54	Alternateur
12	b) Press. air frein principal avec tém. mini	55	Démarrateur
13	c) Press. air frein secours avec tém. mini	56	Mano-contact, pression mini d'huile
14	d) Temp. d'eau avec tém. mini	57	Thermo-contact, température maxi d'eau
15	e) Pression d'huile avec tém. mini	58	Solet de niveau mini d'essence d'eau
16	f) Jauge combustible	59	Transmetteur de pression d'eau
17	g) Éclairage tableau	60	Transmetteur de température d'eau
18	Comp.-courus moteur	61	EQUIPEMENT CHASSIS
19	Batterie d'accumulateurs 4 x 6 V	62	Batterie d'accumulateurs 4 x 6 V
20	Coupe-batterie	63	Jauge de combustible
21	Juge de combustible	64	Contacteur de stop
22	Contacteur de stop	65	Contacteur de cde tém. venetille cabine
23	Contacteur de cde tém. venetille cabine	66	Projecteur éclairage selle (tracteur)
24	Relais de cde tém. de frein de parc EQ23	67	Bonnette raccordement AR cabine - branch. porteur
25	Relais de cde tém. de frein de parc EC23	68	Bonnette raccordement AR cabine - branch. tracteur
26	Contrôle clignotants-tracteur, remorque	69	Relais de cde tém. mini d'eau
27	Contrôle clignotants-tracteur, remorque	70	Regulateur de tension
28	Relais de cde tém. mini d'eau	71	Relais de cde tém. de charge
29	Regulateur de tension	72	Porte-fusible - 8 fusibles
30	Relais de cde tém. de charge	73	Porte-fusible - 6 fusibles
31	Porte-fusible - 8 fusibles	74	Ensemble auto-polis (option)
32	Porte-fusible - 6 fusibles	75	a) Feu stop, éclairage plaque
33	Ensemble auto-polis (option)	76	b) Stop
34	Moteur essai-glace	77	Clignotant
35	Contacteur de porte (allum. plafonniers)	78	Prise de courant remorque-tracteur
36	Plafonniers	79	Prise de courant remorque-porteur
37	Plafonniers couchette (ab. profonde seules)	80	Boche à relais de cde ralentisseur Tefno
38	Prise de baladeuse (intérieur cabine)	81	Ralentisseur Tefno
39	Prise de baladeuse (sans cabine)	82	Avertisseur sonore
40	Feu baladeuse latéral	83	Réservoir liquide servo-direction
41	Feu baladeuse latéral (cabine)	84	Câble muse motor à câblés (75 mm ²)
42	Relais de cde tém. de charge	85	Câble muse motor à câblés (40 mm ²)
43	Relais de cde tém. de charge	86	Témoin de blocage différentiel
44	Interrupteur de blocage différentiel	87	Interrupteur de blocage différentiel
45	Contacteur démarrage (sans cabine)	88	Commutateur de blocage différentiel
46	Commutateur démarrage (sans cabine)	89	Feu de gabarit sur châssis
47	Commutateur démarrage (sans cabine)	90	Retour feu gabarit latés

Barrettes de raccordement	Branchement prise de courant remorque NF R 434 06
1	Masse et retour commun
2	Feu rouge G, encroisement, gabarit G
3	Clignotant A/R G
4	Feu stop
5	Clignotant A/R D
6	Feu rouge G, encroisement, gabarit D
7	Retour feu gabarit latés

CIRCUITS NON PROTEGES

Charge batteries
Démarrateur
Relais témoin charge
Alimentation bloc-mot



SCHEMA D'INSTALLATION ELECTRIQUE
Cabine avancée "GROUPE"



SCHEMA D'INSTALLATION ELECTRIQUE

**Cabine semi-avancée
BIG-JOB "ROUTIER"**

Rep.	Section	Couleur principale	Couleur second.	Couleur supplément.	Rep.	Section	Couleur principale	Couleur second.	Repère supplément.
Ex	2	Rouge	Jaune		38	1	Blanc	Violet	Vert-Noir
A	1	Vert	Gris		39	1	Blanc	Violet	Rouge-Noir
B	1	Blanc	Noir		40	1	Blanc	Marron	Vert
C	1	Blanc	Noir	Rouge-Blanc	41	1	Blanc	Marron	Rouge
1	5	Rouge			44	1	Bleu	Gris	
1A-1C	2	Rouge			45	1	Vert		
1B	1	Rouge			47	1	Bleu	Blanc	
3	2	Rouge			48	1	Noir	Jaune	
4	2	Rouge		Gris	49	1	Blanc		
4A	1	Gris	Rouge		51	1	Violet	Gris	
5	1	Gris	Noir		53	1	Violet	Marron	
5A	1	Gris	Noir		54	1	Noir	Rouge	
6	1	Rouge	Vert		55	1	Noir		
7	1	Gris	Vert		55A	2	Noir		
8	1	Gris	Bleu		57	1	Noir	Gris	Jaune
11	1	Blanc	Marron		58	1	Noir	Gris	Marron
13	1	Blanc	Rouge		59	1	Noir	Gris	Violet
14	1	Bleu	Jaune		60	1	Noir	Gris	Blanc
15	1	Vert	Marron		61	5	Noir	Bleu	Jaune
16A16B	1	Bleu			62	5	Noir	Bleu	Marron
17	1	Vert	Bleu		63	5	Noir	Bleu	Violet
20	1	Marron			64	5	Noir	Bleu	Blanc
22	1	Rouge			66	1	Noir	Vert	
23	1	Jaune	Vert		68	1	Jaune	Violet	
24	1	Jaune	Blanc		71	1	Cristal	Vert	
25	1	Jaune	Noir		72	1	Cristal	Rouge	
27	1	Violet	Vert		80	1	Jaune	Noir	Rouge
29	1	Blanc	Noir		82	1	Noir	Marron	
30	1	Blanc	Gris		83	1	Noir	Jaune	Blanc
31	1	Blanc	Gris	Bleu	85	2	Rouge	Rouge	Marron
32	1	Blanc	Vert-Jaune		86	2	Rouge	Violet	Rouge
33	1	Blanc	Blanc	Rouge-Jaune	88	1	Violet	Marron	Jaune
34	1	Blanc	Blanc	Vert-Noir	97	1	Noir	Gris	Violet
35	1	Blanc	Blanc	Rouge-Noir	99	1	Vert	Gris	Blanc
					101	1	Jaune	Bleu	
					110	1	Blanc	Jaune	Noir

Rep.	CIRCUITS PROTEGES PAR FUSIBLES (9 fusibles x 10 Amp.)
1	Projecteur route G
2	Projecteur route D
3	Projecteurs croisement D et G
4	Feux de ville D (position, gabarit)
5	Feux de ville G (position, gabarit, éclairage tableau)
6	Circuit de clef : Combiné : Témoins charge, Danger, clignotants, Pression d'air, Liquide servo-direction, Jauge, Température d'eau, Mano - d'air, Climatiseur, Tasse-glace, Feux stops, Commande Telma, Blocage différentiel, Commande de réducteur.
7	Plafonnier, Prise de baldause
8	Projecteur anti-bruillard
9	Excitation alternateur

FUSIBLES SEPARÉS

- Centrale clignotante (SA)
- Prise pour radio (0, 8 A)
- Circuit stop avec Telma (SA)

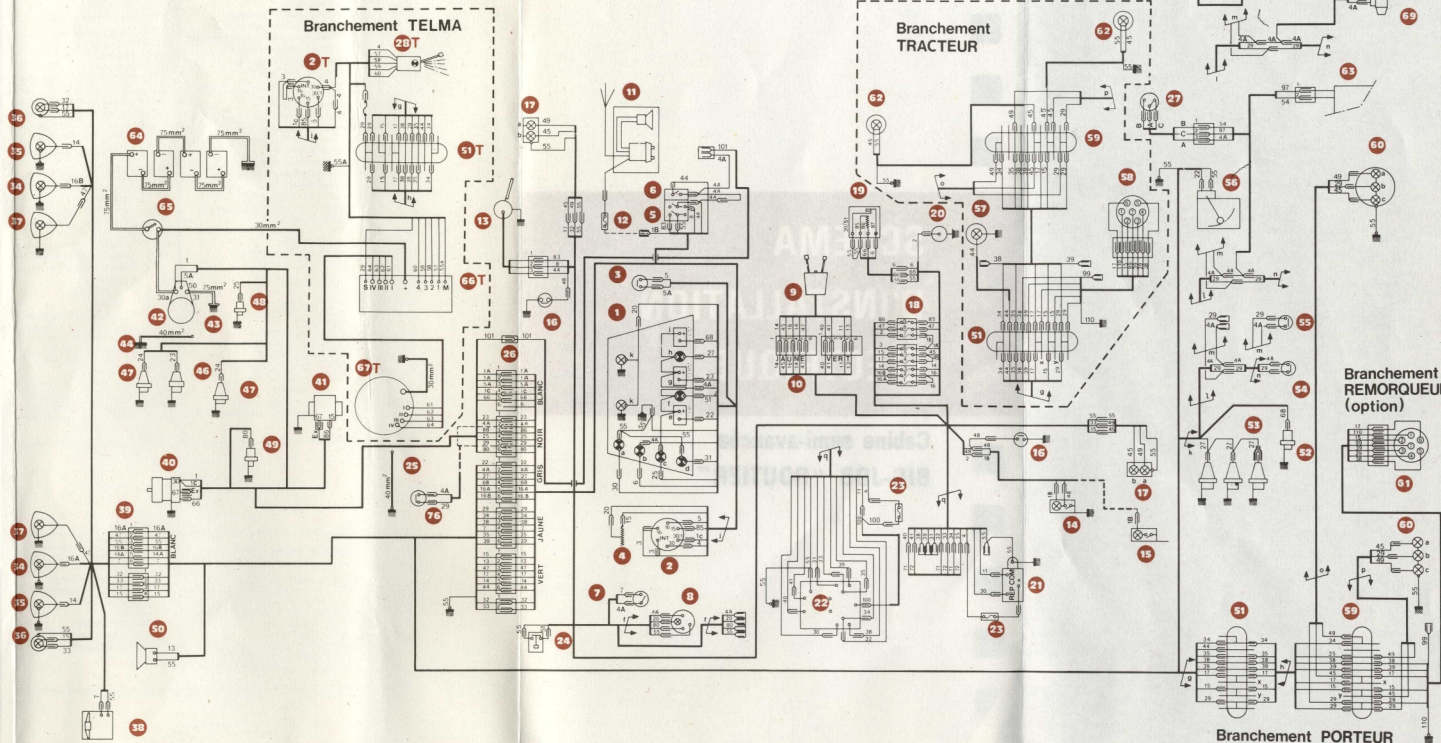
**CABINE
SEMI-AVANCEE
BIG - JOB
ROUTIER**

CIRCUITS NON PROTEGES

- Charge batt-ies
- Relais témoin de charge
- Alimentation bicourent
- Démarrage

Rep.	Désignation	Rep.	Désignation
1	EQUIPEMENT CABINE	34	EQUIPEMENT DE CALANDRE
	Combiné, compteur vitesse, compte-tours		Projecteur croisement
	a) Témoin clignotant camion	35	Projecteur route
	b) Témoin charge batterie	36	Feux avant (lanterne, clignotant)
	c) Témoin pression huile mini, température eau maxi	44	Projecteur anti-bruillard
	d) Témoin clignotant remorque	37	Climatiseur
	e) Indicateur niveau combustible	38	Raccordement faisceaux
	f) Témoin niveau liquide servo-direction	40	EQUIPEMENT MOTEUR
	g) Indicateur température d'eau	41	Alternateur
	h) Témoin pression d'air mini	41	Régulateur
	i) Indicateur pression d'air	42	Démarrateur
	k) Eclairage cadran	43	Câble masse démarreur (75 mm ²)
2	Contacteur à clef	44	Câble masse moteur (40 mm ²)
3	Contacteur de démarrage	46	Émetteur température d'eau
4	Relais éclairage tableau	47	Thermo-contact température eau
5	Commutateur essuie-glace	48	Mano-contact pression d'huile
6	Interrupteur éclairage sellette	49	Mano-contact pression d'huile
7	Interrupteur climatiseur		EQUIPEMENT DE CHASSIS
8	Manomètre pression d'huile (option)	50	Avertisseur
9	Commutateur éclairage, signalisation	51	Barrette raccordement AR cabine
10	Raccordement faisceaux	52	Émetteur pression d'air
11	Équipement auto-radio (option)	53	Mano-contact sur centrale
12	Fusible 0, 8A alimentation radio (option)	54	Contacteur de stop de freinage
13	Mètreur d'essuie glace	55	Contacteur de stop frein manuel remorque
14	Plafonnier	56	Jauge combustible
15	Plafonnier couchette	57	Projecteur éclairage sellette
16	Contacteur sur feuillure de porte	58	Prise raccordement semi-remorque
17	Feu latéral bicouloire	59	Barrette raccordement AR châssis
18	Fusibles 10 A	60	Lanterne AR
19	Relais de témoin de charge		a) clignotant
20	Prise de baldause		b) stop
21	Centrale clignotante (porteur)		c) feu rouge, éclairage plaque
22	Centrale clignotante (remorque)	61	Prise raccordement remorque (option)
23	Fusible de centrale 5 A	62	Feu de gabarit (porteur)
24	Réservoir liquide servo-direction	63	Raccordement sur B. V. (B 190)
25	Câble de masse cabine à châssis	64	Barrière d'accumulateur 4 x 6V
26	Raccordement faisceaux	65	Coupe batterie
27	Contacteur sur levier de vitesses	66	Boîte de relais de commande
28	Commutateur commande ralentisseur Telma	67	Ralentisseur Telma (option)
		69	Electro valve de commande (B 181)
		76	Contact stop frein s'échapp ^{nt} (option)

Barrettes de raccordement	Branchements prise de courant remorque (NF R 434 - 06)
Pour les versions porteur et remorque, 4 bornes sont disponibles, marquées X pour côté D et Y pour côté G, sur les barrettes de raccordement AR cabine et AR châssis pour le branchement des feux de gabarit sur calise.	1 Masse et retour commun
Puissance maxi par côtés : 75 W	2 Feux rouge G, encorbrement G, gabarit G.
Pour les versions tracteur, les 2 bornes X et Y de la barrette de raccordement AR châssis sont utilisées pour le branchement des feux de gabarit.	3 Clignotant AR G
	4 Feux stop
	5 Clignotant AR D
	6 Feux rouge D, encorbrement D, gabarit D.
	7 Retour feux gabarits isolés.



Nota: Le branchement du contrôleur de marche n'est pas représenté sur ce plan



SCHEMA D'INSTALLATION ELECTRIQUE

**Cabine semi-avancée
BIG-JOB "CHANTIER"**

Rep	Section	Couleur principale	Couleur second.	Repère supplém.	Rep	Section	Couleur principale	Couleur second.	Repère supplém.
Ex	2	Rouge	Jaune		39	1	Blanc	Violet	Rouge-Noir
1	2	Rouge			40	1	Blanc	Marron	
1A-1C	2	Rouge			41	1	Blanc	Marron	Rouge
1B	1	Rouge			44	1	Bleu	Gris	
2	1	Rouge			45	1	Vert		
3	2	Blanc	Gris		47	1	Bleu	Blanc	
4	2	Rouge			48	1	Blanc	Jaune	
4A	1	Gris	Rouge		49	1	Blanc		
5	1	Gris			51	1	Gris	Violet	
5A	1	Gris	Noir		53	1	Violet	Marron	
6	1	Rouge	Vert		54	1	Noir	Rouge	
7	1	Gris	Vert		55	1	Noir		
8	1	Gris	Bleu		55A	5	Noir		
11	1	Blanc	Marron		57	1	Noir	Jaune	
13	1	Blanc	Rouge		58	1	Noir	Gris	Marron
14	1	Bleu	Jaune		59	1	Gris	Violet	
15	1	Vert	Marron		60	1	Noir	Gris	Blanc
16, 16B	1	Bleu	Vert		61	5	Noir	Bleu	Jaune
17	1	Marron	Bleu		62	5	Noir	Bleu	Marron
20	1	Jaune	Rouge		63	5	Noir	Bleu	Violet
22	1	Jaune	Vert		64	5	Noir	Bleu	Blanc
23	1	Jaune	Blanc		66	1	Vert		
24	1	Jaune	Noir		68	1	Jaune	Violet	Rouge
25	1	Jaune	Blanc		81	1	Noir	Marron	Bleu
27	1	Violet	Vert		82	1	Noir	Marron	Blanc
29	1	Blanc	Gris		83	1	Noir	Jaune	Blanc
30	1	Blanc	Gris		85	2	Rouge	Rouge	Marron
31	1	Blanc	Gris	Bleu	86	2	Rouge	Rouge	Violet
32	1	Blanc	Vert-Jaune	Jaune	88	1	Violet	Marron	Blanc
33	1	Blanc	Rouge-Jaune	Jaune	89	1	Vert	Gris	Blanc
34	1	Blanc	Blanc	Vert-Jaune	100	1	Gris	Rouge	Blanc
35	1	Blanc	Blanc	Vert-Noir	101	1	Jaune	Bleu	Blanc
36	1	Blanc	Blanc	Vert-Noir	110	1	Blanc	Jaune	Noir

Rep.	Désignation	Rep.	Désignation
I - EQUIPEMENT CABINE		31	Projecteur route
1	Contacteur à clef	32	Feu avant (lanterne, clignotant)
2	Rhéostat éclairage tableau	33	Projecteur anti-bruillard
3	Combiné	34	Climatiseur
4	a : Interrupteur essuie-glace	35	Raccordement faisceaux
	b : témoin clignotant camion	III - EQUIPEMENT MOTEUR	
	c : Contacteur de blocage de différentiel	36	Alternateur
	d : Témoin charge batterie	37	Régulateur
5	Manomètre pression d'huile	38	Démarrateur
6	a : Témoin clignotant remorque	39	Câble masse démarreur (75 mm ²)
	b : Interrupteur (libre)	40	Câble masse moteur (40 mm ²)
	c : Témoin température maxi eau et pression mini huile	41	Emetteur température d'eau
	d : Témoin blocage différentiel	42	Thermo-contact température eau
	Inter-ports	43	Méno-contact pression d'huile
7	Compte-tours moteur	44	Emetteur pression d'huile
8	Contacteur de démarrage	IV - EQUIPEMENT DE CHASSIS	
10	Interrupteur climatiseur	45	Avertisseur
11 & 12	Raccordement combiné	46	Barrette raccordement AR cabine
14	Commutateur éclairage, signalisation	47	Emetteur pression d'air
15	Raccordement faisceaux	48	Méno-contact sur centrale
16	Moteur d'essuie-glace	49	Contacteur de stop de freinage
17	Plafonnier	50	Contacteur de stop frein manuel remorque
18	Contacteur sur feuillure de porte	51	Jauge combustible
19	Feu latéral bicolor	52	Barrette raccordement AR châssis
	a : clignotant	53	Lanterne AR
	b : gabarit		a : clignotant
	c : feu rouge, éclairage plaque	54	Prise raccordement remorque
20	Fusibles 10 A	55	Batterie d'accumulateur - 4 x 6 V
21	Relais de témoin de charge	56	Coupe batterie
22	Prise de baladeuse	57	Boîte de relais de commande
23	Contrôle clignotante	58	Ralentisseur Telma
24	Fusible de centrale 5 A	59	Raccordement de faisceaux
25	Réservoir liquide servo-direction	60	Electro-valve de cde blocage différentiel
26	Câble de masse cabine à châssis	61	Contacteur sur pout AV
27	Raccordement faisceaux	62	Contacteur stop frein v/échappement option
28	Contacteur sur levier de vitesses	63	Electro-valve de commande de réducteur
29	Commutateur commande ralentisseur Telma	64	Contacteur sur B.T.
II - EQUIPEMENT DE CALANDRE		65	Témoin de blocage de différentiel de B.T.
30	Projecteur croisement		

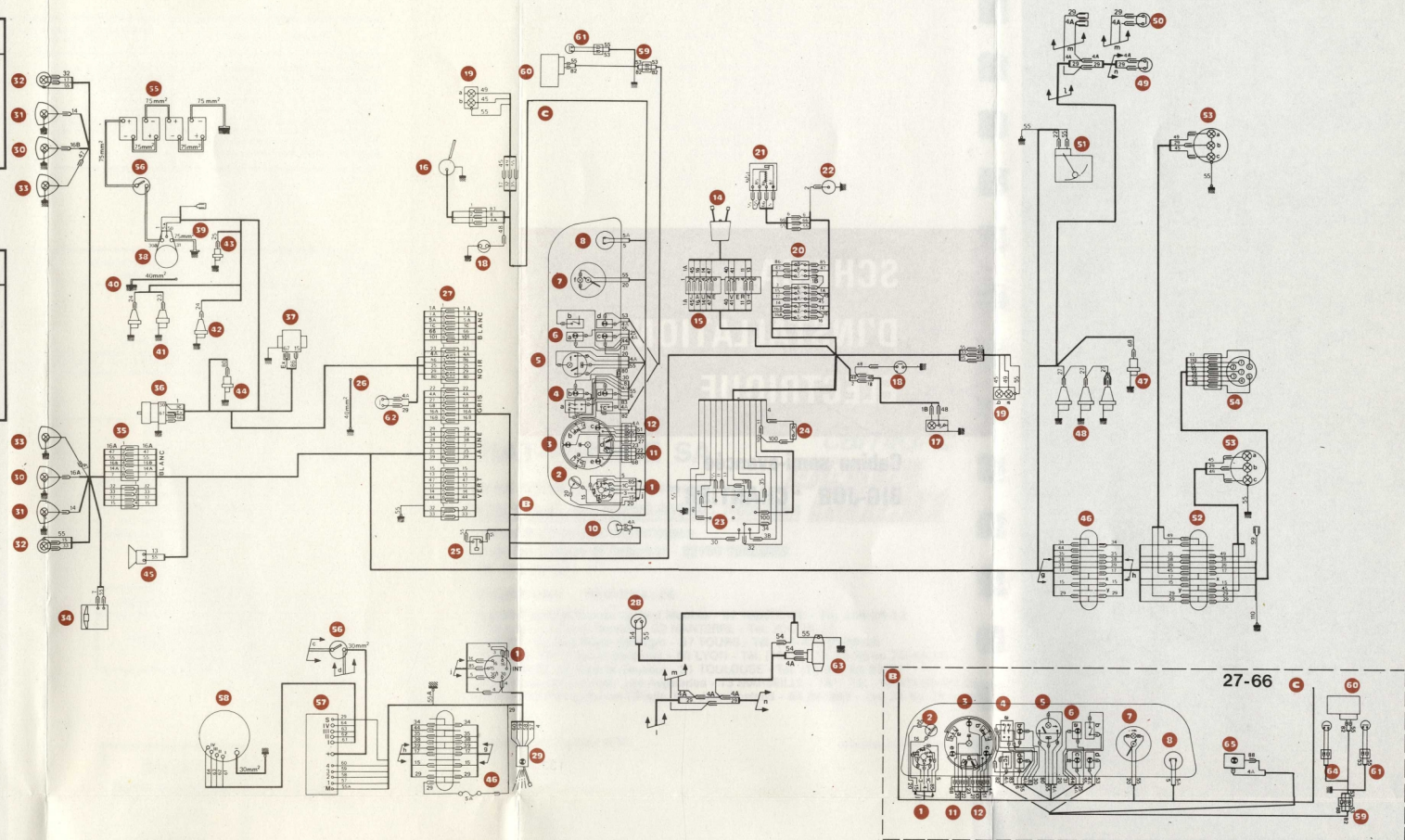
Barrettes de raccordement	Branchements prise de courant remorque (NF R 434.06)
<p>Pour les versions porteur et remorqueur, 4 bornes sont disponibles, marquées X pour côté D et Y pour côté G, sur les barrettes de raccordement AR cabine et AR châssis, pour le branchement des feux de gabarit sur coisse.</p> <p>Puissance maxi par côtés : 75 W</p> <p>Pour les versions tracteur, les 2 bornes X et Y de la barrette de raccordement AR châssis sont utilisées pour le branchement des feux de gabarit.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Masse et retour commun 2 Feux rouge G, encombrement G, gabarit G 3 Clignotant AR G 4 Feux stops 5 Clignotant AR D 6 Feux rouge D, encombrement D, gabarit D 7 Retour feux gabarits isolés

Rep.	CIRCUITS PROTEGES PAR FUSIBLES (9 fusibles x 10 Amp.)
1	Projecteur route G
2	Projecteur route D
3	Projecteurs croisement D et G
4	Feux de ville D (position, gabarit)
5	Feux de ville G (position, gabarit) éclairage tableau
6	Circuit de clef : Combiné : témoins charge, danger, clignotants, pression d'air, liquide servo-direction Jauge - Température d'eau - Mano d'air - Climatiseur - Essuie-glace -
7	Feux stops - Commande Telma - Blocage différentiel - Commande de réducteur
8	Projecteurs anti-bruillard
9	Excitation alternateur

FUSIBLES SEPARÉS
- Centrale clignotante (5 A)

CIRCUITS NON PROTEGES
Charge batteries
Relais témoin de charge
Alimentation bicoult
Démarrage

**CABINE
SEMI-AVANCEE
BIG - JOB
CHANTIER**



DÉSIGNATION	P et T 270	P et T 340	P et T 270 A	P et T 340 A	27-64	27-66	T 340 A 6 × 4
CHASSIS - Calandre	249 029		522 671		249 029		522 671
Pare-chocs central (ou 1 pièce)	271 319		522 516		248 995	248 995	522 516
Pare-chocs Gauche			522 508				522 508
Pare-chocs Droit			522 507		247 518	247 518	522 507
Pare-brise	201 100		4 632 155		201 100		4 632 155
Joint	121 759		4 632 157		121 759		4 632 157
MOTEUR		238 734 A		238 734 A			238 734
Piston	232 147	578 217 B 578 218 C	232 147	578 217 B 578 218 C	232 147		568 217 B 578 218 C
Segment n° 1	239 260	239 167	239 260	239 167	239 260		239 167
Segment n° 2	229 065	576 233	229 065	576 233	229 065		576 233
Segment n° 3	573 880	576 231	573 880	576 231	573 880		576 231
Segment n° 4	658 991	576 234	658 991	576 234	658 991		576 234
Chemises	215 563	233 181	215 563	233 181	215 563		233 181
Culasse	668 151	668 013	668 151	668 013	668 151		668 013
Joint	226 535	234 231	226 535	234 231	226 535		234 231
Soupape d'admission	228 562	235 532	228 562	235 532	228 562		235 532
Soupape échappement	228 561	233 988	228 561	233 988	228 561		233 988
Courroie commande compr.	665 669	667 361	665 669	667 361	665 669		667 361
Pompe à eau	670 943		670 944		670 943		
Cour. commande pompe à eau	665 452	665 449	671 529	671 529	665 452		671 529
Jeu de joints moteur	141 662	652 796	141 662	652 796	141 662		652 796
EMBAYAGE - Disque	656 002	652 850	656 002	652 850	658 031		652 850
Jeu de leviers	652 252	0	652 252	0	141 635		0
Jeu de ressort	140 955	0	140 955	0	141 636		0
			668 634		668 644		668 634
SUSPENSION AV (* Tracteur) - Ressort AV..	668 644					670 241	
Étrier	*668 650 116 500 *212 756	116 500				231 242	116 500
Amortisseur Gauche }	253 779		663 346		253 779	663 346	
Amortisseur Droite }			663 347			663 347	

05 DIRECTION

Gemmer type 99 à vis globique et galet oscillant.

Assistance hydraulique par pompe et vérin.

Types de châssis		Équipement hydraulique		
moteurs	cabine	réservoir	Pompe	vérin
M 62 S (270)	CA-Groupe	CALZONI	CALZONI	ZF
	CA-Groupe Armée	CALZONI	CALZONI	CALZONI
	CSA-BIG-JOB	CALZONI	AIR-ÉQUIPEMENT	BENDIX
V 85 S (340)	CA-Groupe	CALZONI	CALZONI	ZF
	CSA-BIG-JOB	CALZONI	AIR-ÉQUIPEMENT	BENDIX

06 SUSPENSION

Désignations	Constitutions
AVANT tous types	2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames, fixation par points fixes (AV) et jumelles (AR) — Amortisseurs hydrauliques Type houdaille sur châssis CA-Groupe Type télescopiques sur châssis CSA BIG-JOB
ARRIÈRE châssis 4 × 2	2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames, fixation par points fixes (AV) et jumelles (AR) en CA-Groupe points fixes (AV) et patins (AR) en CSA BIG-JOB — Les ressorts principaux sont renforcés par des compensateurs également à lames — Barres stabilisatrices de série sur tous les types de châssis avec CA-Groupe. — En option, Amortisseurs télescopiques type houdaille

DÉSIGNATION	P et T 270	P et T 340	P et T 270 A	P et T 340 A	27-64	27-66	T 340 A 6 × 4
SUSPENSION AR - Ressort AR	290 960		666 101		4 622 799		(Suspension OM)
	*276 756		*668 130				
Lame n° 1	216 055		234 671				
	*211 985		*238 629				
Lame n° 2	216 056		234 672				
	*211 986		*238 630				
Lame n° 3	216 057		234 673				
	*211 987		*238 631				
Étrier	574 587		574 585				
	*574 588						
Sellette					140 713		
Balancier					652 871		
Bague de balancier					4 611 103		
Bague centrale balancier					652 872		(Suspension OM)
Axe de balancier					4 660 447		
Bague d'articulation					4 605 892		
Barre de réaction					652 247		
DIRECTION - Volant direction	670 378		666 126		670 378		666 1 6
Levier de direction	228 497	234 444	573 923		228 497	(Pont AV OM)	573 923
Essieu AV	212 825	212 825			223 593		577 629
	*216 754						
Fusée Droite	293 394	293 394			293 394		293 394
	*657 791						
Fusée Gauche	293 393	293 393			293 393		293 393
	*657 790						
Barre accouplement	659 522				659 523		659 522
Tambour	209 141				209 141		209 141
PONT AR - Arbre de roue Droite					4 596 249		OM
Arbre de roue Gauche	218 610				4 596 249		
Tambour	211 041				4 605 214		OM
Radiateur	666 103		670 474	670 473	666 103		670 473
Silencieux	132 664	235 214	239 506	671 397	132 664	666 103	671 397
Réservoir 300 l	668 256						
Réservoir 400 l	668 257						
Réservoir 200 l	657 912				657 912		
Réservoir 150 l	657 911						
Réservoir 150 l	657 910						

FIAT FRANCE SA se réserve le droit, tout en respectant les caractéristiques essentielles des châssis décrits, d'apporter à tout moment les modifications qui lui semblent judicieuses pour l'amélioration de ses produits ou pour toute autre considération de caractère technique ou commercial, et cela sans être tenue de mettre continuellement à jour la présente publication.

FIAT-FRANCE SA

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 246.050.000 F

SIÈGE SOCIAL : 140, CHAMPS-ÉLYSÉES - 75008 PARIS

DIVISION VÉHICULES INDUSTRIELS

3 bis, Rue Salomon de Rothschild - 92150 SURESNES

Tél. 772-15-15

DIRECTIONS RÉGIONALES

ILE-DE-FRANCE Rue du Colonel Manhès - 92 NANTERRE - Tél. 204-26-12

EST Rue du Colonel Manhès - 92 NANTERRE - Tél. 204-26-12

OUEST 161, Rue Roger Salengro - 37 TOURS - Tél. (15-47) 20-34-25

SUD-EST 200, Avenue Berthelot - 69 LYON - Tél. (15-77) 72-46-90 ou 72-44-17

SUD-OUEST 28, Port St-Sauveur - 31 TOULOUSE - Tél. (15-61) 80-83-62

SUD Boulevard Lavoisier, Les Aygalades - 13 MARSEILLE - 15° - Tél. (15-91) 69-97-09

NORD-EST Résidence les Tilleuls, Rue Jean Rostand - 54 St-MAY - Tél. 24-69-79 ou 8



RÉFÉRENCE: 232 594-05

06 SUSPENSION (suite)

Désignations	Constitutions
ARRIÈRE châssis 6 x 2	4 ressorts entiers semi-elliptiques à lames, fixation par points fixes (AV sur essieu intermédiaire et AR sur essieu AR) et patins (central, placé entre chaque essieu)
ARRIÈRE châssis avec 1) Tandem OM (T 340 A-6 x 4)	2 ressorts entiers à lames, type CANTILEVER solidaires des balanciers centraux, indépendants, reliés aux essieux par des barres de réactions avec silent-blocs 2 barres de réactions supérieures enregistrant les couples d'accélération et de freinage
2) Tandem FIAT (27.64 et 27.66)	2 ressorts entiers semi-elliptiques à lames, solidaires de l'axe des balanciers, eux-mêmes reliés aux ponts par les fixations extrêmes. Fixation des ressorts par points fixes (AV) et patins (AR) 2 barres de réaction entre corps de pont et cadre de châssis absorbent les couples d'accélération et de freinage

07 TRANSMISSION

Marque - Glaenger - Spicer

Types de transmission	Affectations
1700 (fixation des plateaux par 8 boulons).	Entre boîte de vitesses et boîte relais sur 27.64. Tous les châssis du type général 4 x 2 ainsi que 6 x 2
1700 (fixation sans mâchoire à bride).	Entre les ponts tandem des châssis 27.64 et 27.66
1600 (fixation des plateaux par 8 boulons, côté transfert et 4 boulons, côté pont avant).	Entre boîte transfert et pont avant, châssis 27.66.
1800 (fixation des plateaux par 12 boulons).	Entre boîte transfert et pont intermédiaire, châssis 27.66 Entre boîte relais et pont intermédiaire châssis 27.64.

08 FREINS

Tous les châssis concernés sont équipés de mécanismes à tambours et mâchoires à points fixes, commandés pneumatiquement.

FREIN PRINCIPAL

- **Châssis Porteur** (sans remorque) circuits AV et AR indépendants
Châssis Porteur (avec remorque) – 1 circuit agissant sur essieu AV, 1 circuit agissant sur essieu AR, 1 circuit agissant avec prépondérance sur la remorque.
- **Châssis Tracteur** circuits AV et AR du tracteur regroupés mais indépendants de celui de la remorque.

Remarque :

Les véhicules routiers sont équipés d'un correcteur de freinage, modifiant la pression d'air délivrée aux freins arrière en fonction de la charge.

FREIN DE SECOURS

Circuit indépendant, commandé par un robinet manuel, agissant sur les freins Arrière (porteur simple) ou sur les freins Arrière et remorque des véhicules tractant.

FREIN DE PARCAGE OU FREIN A MAIN

- **Châssis cabine Avancée Groupe.**
Dispositif du type « à verrou », agissant mécaniquement sur les freins Arrière par immobilisation des tiges de piston en position de serrage des mâchoires.
- **Châssis cabine semi-avancée BIG-JOB.**
Dispositif du type « à cliquet » agissant mécaniquement sur les freins Arrière par un système de renvois et tringleries.

FREIN MODÉRATEUR

Agissant exclusivement sur les freins de la remorque, ce dispositif permet un freinage progressif de ralentissement sans avoir à actionner les freins du châssis Tracteur.

- Le frein modérateur est installé de série sur les véhicules « TRACTEUR » (option pour les porteurs remorquant).

09 ÉLECTRICITÉ

Tension de l'installation	24 volts
Batteries	4 de 6 volts
Capacité	120 à 160 AH (charge en 20 H)
Capacité pour châssis avec ralentisseur électrique	208 à 215 AH
Génératrices — série	Alternateur FIAT 25 A
— option	Alternateur FIAT 50 A
Régulateur pour alternateur 25 A	Paris Rhône ZL 210
pour alternateur 50 A	Paris Rhône ZL 213
Démarrreur	BOSCH KB 24 V, 6 PS

10 CARROSSERIE

Types de cabines	Affectations
Cabine semi-avancée BIG-JOB, V8	P 270, P 340 T 270, T 340
Cabine semi-avancée BIG-JOB, V8 « Spéciale CHANTIER »	P 270 CH 27.64 27.66
Cabine avancée basculable « GROUPE »	P 270 A2, P 340 A, P 270 AB P 270 A 6 × 2/2 T 270 A2, T 340 A T 340 A 6 × 4 P 270 A2 Armée

Organes	Capacités en litres	Spécifications
00 MOTEUR		
Carter inférieur 270 Carter inférieur 340 Carter de pompe d'injection Cuve du filtre à air 270 ... 340 ... Circuit de refroidissement 270 ... 340 ...	mini : 15 maxi : 23 mini : 18 maxi : 29,5 0,65 à 0,84 3,30 3,90 53 CA. Groupe : 60 CSA. BIG-JOB : 56	Huile détergente S 1 (1) MILL 2104 A En dessous de 0 °C = SAE 20 W Entre 0° et . + 35° C = SAE 30 Au-dessus de + 35° C = SAE 50 Eau
01 SERVO-DÉBRAYAGE	0,40	P340A antérieur au n° 350 639 } LOCKHEED T340A antérieur au n° 347 760 } HD 12 (SAE 71 R2) P340A postérieur au n° 350 639 } Liquide FIAT T340A postérieur au n° 347 760 } DOT 3 (FMVSS. n° 116)
02 BOITES DE VITESSES		
B 181 B 190 Boîte relais, GG 350 Boîte transfert, VG 500 .	15 11 4 5,5	Huile SAE 90 (Extrême-pression) MILL 2105 B
03 PONTS AR		
P 386 P 391 Pont intermédiaire du tandem 6 × 4 Répartiteur sur pont intermédiaire Pont AR du tandem Réducteur de roue	10 19 7,5 0,50 10,5 2 (par roue, après vidange)	Huile SAE 90 Huile SAE 140 (2) MILL 2105 B Huile MOBILUBE HD 90 huiles extrême-pression avec additifs anti-mousse et anti-usure) MILL 2105 B

(1) L'utilisation d'une huile HD 3 est autorisée à condition qu'elle le soit au tout début de la vie du moteur. Cet emploi ne modifie en rien, les conditions de vidange ni de filtrage consignées dans la notice d'entretien.

SPECIFICATION INTERNATIONALE : MILL 2104 C

(2) SAE 90 EP en cas d'utilisation par climat rigoureux.

Organes	Capacités en litres	Spécifications
04 PONT AV. Carter de pont OM Réducteur de roue AV . . .	9,70 1,30 (par roue)	Huile MOBILUBE HD 90 MILL 2105 B
05 DIRECTION Boîtier de direction Circuit de servo-direction .	1,40 3 à 3,50	Huile SAE 90 MILL 2105 B Huile MOBIL FLUID 200 Y (1) ATF Type A Suffixe A
06 SUSPENSION Amortisseur houdaille (par appareil)	0,30	Huile CASTROL LB 10/64
10 CABINE Circuit de basculement de cabine Réservoir seul	1,20 1	Huile MOBIL FLUID 200 Y (1) ATF Type A Suffixe A

(1) Les huiles, pouvant être utilisées, après rinçage des circuits, doivent répondre à la norme AFT type A suffixe A.

ENTRETIEN GÉNÉRAL

Les valeurs kilométriques correspondant aux opérations de contrôle, de réglage, de nettoyage que nous indiquons sont établies pour une utilisation ROUTIÈRE 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 :

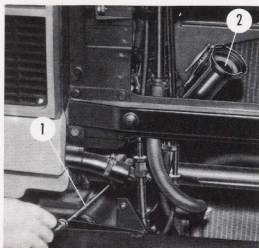
effectuant de courts et nombreux parcours urbains (brasseurs, laitiers, ordures ménagères).

équipés d'une prise de mouvement (dépotage).

utilisés en chantier.

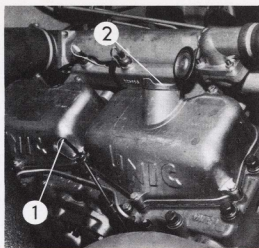
En conséquence pour ces châssis, il est recommandé de ne plus tenir compte des kilomètres parcourus mais plutôt du temps de fonctionnement suivant les valeurs ci-dessous :

Phases d'entretien	Tous les... kilomètres	ou	Toutes les... heures	Pages
Tous les jours				20
A	5.000		125	25
B	10.000		250	37
C	20.000		500	53
D	30.000		750	65
E	50.000		1.250	71



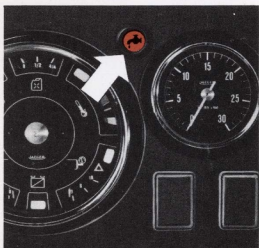
Contrôle du niveau d'huile moteur sur CA Groupe

1



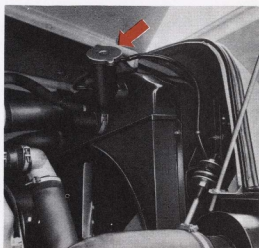
Contrôle du niveau d'huile moteur sur CSA Big-Job

2



Témoin de niveau mini de réserve d'eau

3



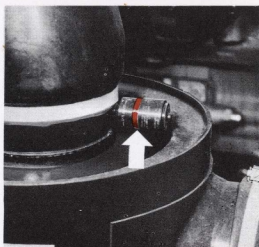
Contrôle du niveau d'eau

4



Vidange de la valve évacuatrice

5



Témoin de l'indicateur de colmatage

6

avant le départ . . .

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Sur cabine CA Groupe

- 1 La cabine étant en position route, tirer la jauge 1 de son fourreau, l'essuyer ; le niveau ne doit jamais être en dessous du MINI sans pour cela être maintenu au MAXI. Faire l'appoint par la goulotte 2 placée sous la calandre ; puis contrôler le niveau.

Sur cabine semi-avancée " Big-Job "

- 2 Tirer la jauge 1 de son fourreau, l'essuyer ; le niveau ne doit jamais être en dessous du MINI sans pour cela être maintenu au MAXI. Faire l'appoint par la goulotte 2

CONTROLE DU NIVEAU D'EAU

Sur cabine CA Groupe

- 3 Vérifier au Témoin sur Tableau de bord.

Sur cabine semi-avancée " Big-Job "

- 4 Contrôler le niveau d'eau par la goulotte 1 ; le niveau normal se situe au dessous du milieu de la goulotte de remplissage 1 , le faisceau doit être recouvert.

CONTROLE DE L'ENCRASSEMENT DU FILTRE A AIR

Chassis cabine semi-avancée 27-64 et 27-66 équipés du filtre à air DONALDSON


- 5 Vider la valve évacuatrice de ses poussières en pinçant la durite qui se trouve sous la cuve inférieure du filtre à air " DONALDSON "

- 6 Contrôler visuellement si le témoin de l'indicateur de colmatage n'est pas rouge
Si celui-ci est rouge effectuer les opérations d'entretien consignées dans la phase E page 84.

PROGRAMME

« TYPE »

D'ENTRETIEN



IMPORTANT

Ces périodicités sont essentiellement valables en cas d'utilisation « ROUTIERE » dans les cas d'utilisation plus sévères, il y a lieu de resserrer les fréquences ou de considérer les heures de fonctionnement.

RÉCAPITULATIF DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN PAR ORGANES ET PAR PHASES

ORGANES PHASES	TOUS les 5.000 km ou 125 heures	A	TOUS les 10.000 km ou 250 heures	B	TOUS les 20.000 km ou 500 heures	C	TOUS les 30.000 km ou 750 heures	D	TOUS les 50.000 km ou 1.250 heures	E
00 MOTEUR	Vidange d'huile du carter inférieur Vidange du filtre à air Vidange d'huile de l'échangeur thermique Vidange du carter pompe d'injection ou Contrôle du niveau d'huile dans le carter de la pompe d'injection Contrôle du niveau d'huile dans la cuve du filtre à air Contrôle de la tension des courroies	pages 29 29 29 29 29 31 33	Nettoyage de l'élément de la cuve du filtre à air Remplacement de la cartouche du filtre à huile Nettoyage du préfiltre à gas-oil Remplacement de la cartouche du filtre à gas-oil Purge du circuit « basse pression » Purge du filtre à gas-oil Purge à la pompe d'injection Purge des réservoirs à gas-oil	pages 43 43 45 45 47 47 47	Vérification des durites Remplacement de la cartouche du filtre à gas-oil	pages 61	Contrôle du jeu aux culbuteurs	pages 73	Contrôle de la pression de pulvérisation des injecteurs Dépose et repose des injecteurs Contrôle du calage de la pompe d'injection Nettoyage et contrôle des clapets du compresseur Remplacement du joint supérieur du filtre à air (sauf 27-64-27-66) Nettoyage de la cartouche du filtre à air (27-64-27-66)	pages 81 81 81-83 83 85 85
01 EMBRAYAGE	Contrôle de la garde	33	Huilage des axes, chapes et rotules de commande de débrayage	57					Vidange du circuit hydraulique d'assistance Remplissage et purge (LOCKEED HD 12)	87 87
02 BOITE DE VITESSES			Contrôle du niveau d'huile dans le carter de boîte de vitesses	49	Vidange de l'huile du carter (châssis 270) (châssis 340) Boîte relais ZF (châssis 27.64) Boîte transfert ZF (châssis 27.66)	61 63 63				
03 PONTS ARRIERE ET AVANT			Contrôle du niveau d'huile dans le carter du pont Contrôle du niveau d'huile dans les boîtes des réducteurs de moyeu	51 53	Vidange de l'huile du carter Châssis 4 x 2 et 6 x 2 Châssis 27.64 et 27.66 tandem FIAT et OM Vidange carter central réducteur aux roues	65 65 65 65		Contrôle de la précharge des roulements coniques du pignon d'attaque	87	
04 ESSIEU AVANT	Contrôle du jeu aux rotules de la barre d'accouplement et de direction	35								
05 DIRECTION					Contrôle du niveau d'huile dans le boîtier de direction	67	Contrôle du pincement des roues Avant	73	Vidange du circuit de servo-direction	89
06 CHASSIS-SUSPENSION	Graissage général : Véhicules routiers P et T 340 A, 6 x 4 Châssis 27.64 et 27.66	36 38	Contrôle visuel des ressorts de suspension Contrôle spécifique de la suspension 6 x 4 Entretien des commandes diverses	53 53 55-57	Contrôle des bagues caoutchouc des paliers d'axe de balancier châssis P 270,6 x 2/2 Châssis 27.64 27.66 Contrôle des cales latérales au balancier central Contrôle des bagues caoutchouc aux balanciers extrêmes	67 67 67 67	Contrôle des différentes fixations (mains, supports, traverses)	75	Contrôle du niveau d'huile dans les corps d'amortisseurs « Houdaille »	89
07 TRANSMISSION	Graissage des croisillons et coulisses de cardan P et T 340 A, 6 x 4 Châssis 27.64 et 27.66	36 38					Contrôle des fixations de plateau d'accouplement et de supports de palier			
08 FREINS	Graissage des axes de cames de frein Graissage des palonniers du frein et du mécanisme CSA	36-38 36-38	Huilage des axes et chapes de réglage des timoneries	57	Réglage du jeu entre garnitures et tambour Réglage du frein à main sur CSA	69 69	Contrôle du réglage de correcteur de freinage	77	Nettoyage et contrôle des cylindres de freins Graissage des moyeux Contrôle visuel des garnitures et tambours Réglage des roulements des moyeux	91 91 91 93
09 ELECTRICITE	Contrôle du niveau de l'électrolyte dans les batteries	35							Entretien du démarreur Entretien de l'alternateur	93 93
10 CARROSSERIE			Huilage des commandes d'essuie-glace	58			Contrôle des fixations de la cabine et de la carrosserie	77	Circuit basculement (vérification annuelle)	109

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE : consultez le PROGRAMME "TYPE" D'ENTRETIEN page 24

PHASE **A** D'ENTRETIEN

tous les 5.000 km
ou 125 h

	pages
Vidange et remplissage d'huile moteur	29 et 31
Vidange du filtre à huile	29
Vidange d'huile de l'échangeur thermique	29
Vidange du carter de la pompe d'injection ou	29
Contrôle du niveau d'huile dans le carter de la pompe d'injection Bosch	29
Contrôle du niveau d'huile dans la cuve du filtre à air	31
Contrôle des tensions de courroies	33
Contrôle de la garde d'embrayage	33
Contrôle du jeu aux rotules de la barre d'accouplement et de direction	35
Contrôle du niveau de l'électrolyte dans les batteries	35
Graissage complet du châssis	36 à 39

VIDANGE DU CARTER INFÉRIEUR

- 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'ÉCHANGEUR THERMIQUE

(châssis 340)

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

VIDANGE DU CARTER DE LA POMPE D'INJECTION

- 4** Bouchon de vidange de carter de pompe
Sigma CMS (P et T 270) ou RMS (P et T 340)

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

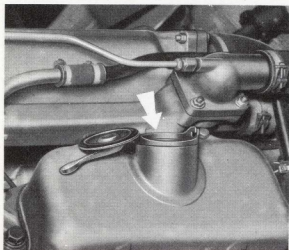
NOTA : cette vis est la seule à être montée avec un joint en cuivre. L'huile vidangée s'écoule au dehors du Vé par un conduit rejoignant le reniflard moteur.

- 5** Faire le niveau (huile moteur) par l'orifice de la jauge (1) pompe CMS.
Déposer et nettoyer le reniflard sur le carter de pompe (2)

IMPORTANT - Pompe RMS - Verser 1 litre d'huile par l'orifice du reniflard

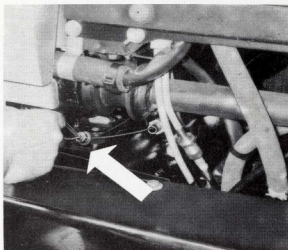
- 6** Contrôle du niveau de la pompe Bosch

- Dévisser le bouchon de niveau 1, laisser s'écouler le trop plein s'il y a excès d'huile;
- parfaire le niveau par le bouchon-reniflard 2 jusqu'à écoulement s'il y a manque d'huile;
- nettoyer le bouchon-reniflard 2 avant sa remise en place;
- poser et serrer le bouchon de niveau 1.



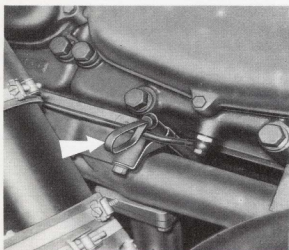
Orifice de remplissage d'huile
sur couvre-culasse

7



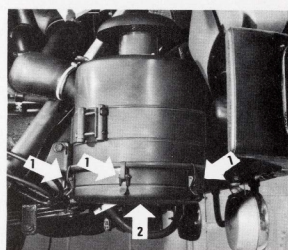
Jauge d'huile moteur sur cabine
avancée

8



Jauge d'huile moteur sur cabine
semi-avancée

9



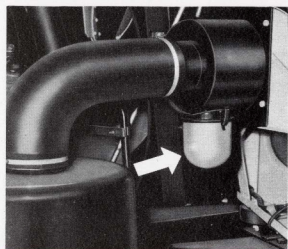
Dépose de la cuve du filtre à air
à bain d'huile

10



Cuve et élément du filtre à air

11



Nettoyage du pré-filtre à air
P 270 ch.

12

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

Éviter 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 **7** après avoir basculé la cabine.

Contrôler le niveau à l'aide de la jauge :

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

9 CSA à proximité de l'orifice de remplissage

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

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

Dépose de la cuve **10** sur CA, ou CSA (sauf 27-64-27-66)

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

Dégager chaque loquet de la collerette du corps de filtre.

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

Contrôle du niveau d'huile **11**

Séparer l'élément filtrant de la cuve

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

Compléter si nécessaire avec de l'huile moteur

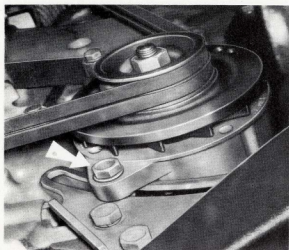
Repose de la cuve

Remplacer l'élément filtrant sur la cuve

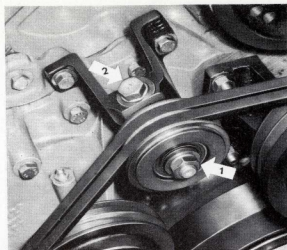
Agrafer les loquets sur la collerette du corps de filtre

Verrouiller en abaissant à fond chaque loquet

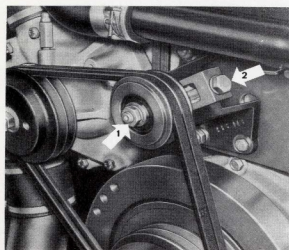
Sur le P 270 CH, il faut également vider et nettoyer la cuve du préfiltre à air. **12**



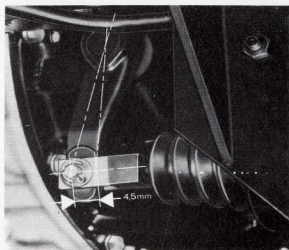
Tendeur des courroies d'alternateur-compresseur 13



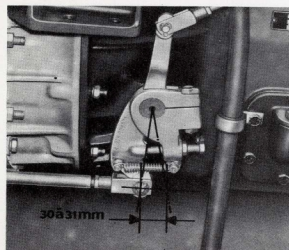
Tendeur des courroies pompe à eau CSA 14



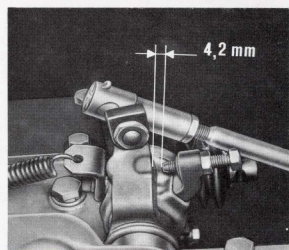
Tendeur des courroies de pompe à eau CA 15



Garde au levier de commande de l'arbre de débrayage 16



Garde d'embrayage P et T 340 A 17



Garde aux leviers de commande d'assistance des vitesses B 190 18

00 MOTEUR

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 **13**

Tension des courroies de pompe à eau par tendeur intermédiaire. CSA **14** CA **15**

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

01 EMBRAYAGE

CONTROLE DE LA GARDE

Garde à la butée = 3 mm

Réglage de la chape à l'extrémité du levier de débrayage pour obtenir cette valeur :

- véhicules avec assistance pneumatique **16**

P et T 270 A2 et Armée

P et T 340

27.44 T

27.64 et 27.66

} 3,5 tours

P et T 270

4 tours

- véhicules avec assistance hydro-pneumatique **17**

P et T 340 A

T 340 A. 6 × 4

Serrer la vis pour mettre en contact butée et diaphragme puis desserrer de 2 tours.

La course de l'extrémité du levier de commande doit être de 30 à 31 mm. Sinon purger le circuit (cabine semi-avancée).

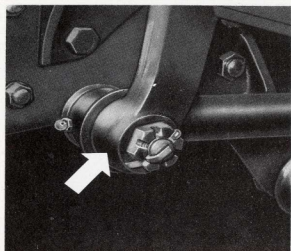
Remarque.

Pour les véhicules 340, il est impératif de contrôler également la garde des éléments de déverrouillage et d'assistance des vitesses : soit 4,2 mm **18**

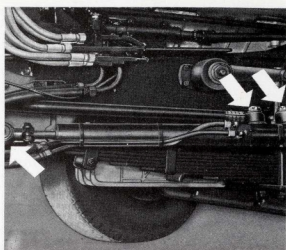
Agir uniquement sur la longueur de la tige de liaison entre contre-levier de débrayage et levier porte-rotule.

Important.

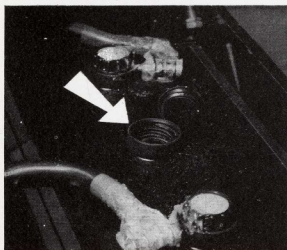
NE JAMAIS AGIR SUR LA VIS DE BUTÉE DU CONTRE-LEVIER.



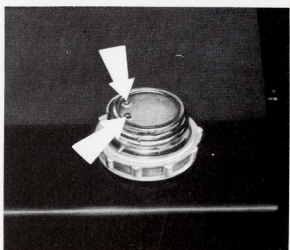
Contrôle du jeu aux rotules de la barre d'accouplement et de direction 19



Contrôle jeu rotules vérin ZF 20



Contrôle électrolyte des batteries 21



Trous de mise à l'air libre sur les bouchons de batteries 22

04

ESSIEU AVANT

CONTROLE DU JEU AUX ROTULES DE LA BARRE D'ACCOUPLÉMENT ET DE DIRECTION 19

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

- 20** Contrôler de la même manière le jeu pouvant exister aux rotules de vérins.

06

CHASSIS-SUSPENSION

GRAISSAGE COMPLET

TABLEAUX DE GRAISSAGE

Véhicules Routiers page 36

Véhicules Chantiers page 38

09

ÉLECTRICITÉ

CONTROLE DU NIVEAU DE L'ÉLECTROLYTE DANS LES BATTERIES 21

Déposer les bouchons de chaque élément.

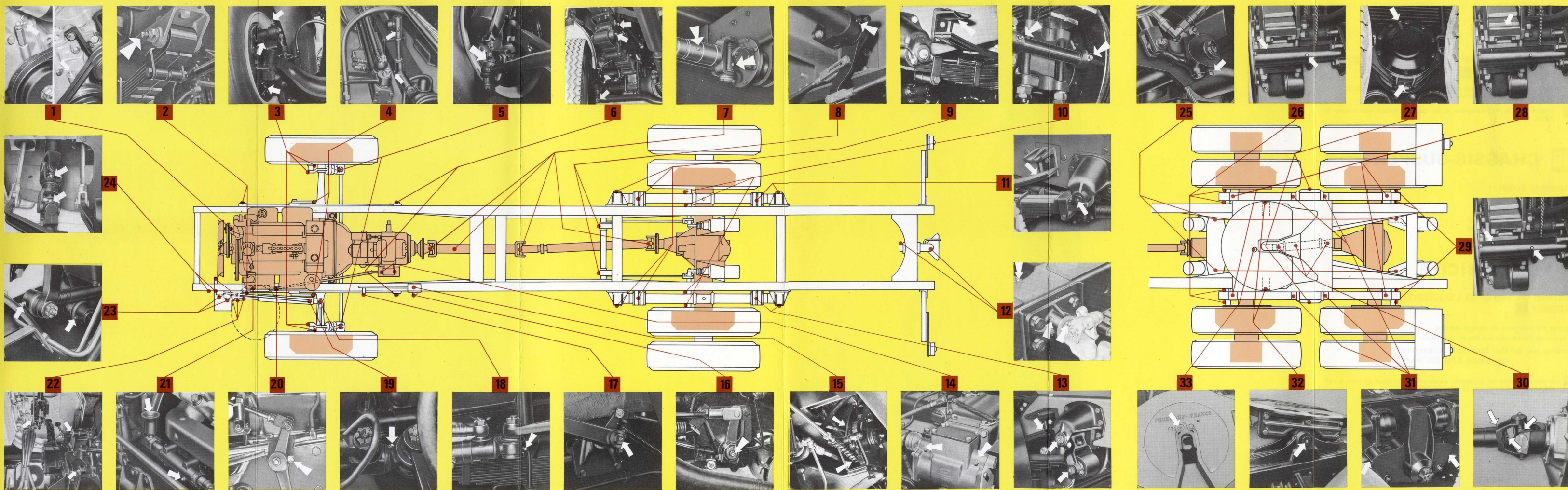
Le niveau de l'électrolyte doit être environ 10 mm au dessus des plaques.

Compléter avec de l'EAU DISTILLÉE UNIQUEMENT
NE JAMAIS AJOUTER D'ACIDE

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

TABLEAU DE GRAISSAGE


VÉHICULES ROUTIERS



GRAISSAGE COMPLET

VÉHICULES ROUTIERS et T 340 A 6 × 4

IMPORTANT – Avant d'injecter la graisse, nettoyer soigneusement les embouts de graisseur ainsi que les soupapes de refoulement d'excédent de graisse.

- 
- 1** Roulements de pompe à eau CA Groupe et CSA BIG-JOB.
 - 2** Axes Avant de ressorts Avant.
 - 3** Axe de came de frein Avant et axe pivot de fusée.
 - 4** Rotules des bielles d'amortisseurs (CA Groupe).
 - 5** Rotule entre levier et barre d'accouplement.
 - 6** Axes Arrière de ressorts Avant.
 - 7** Croisillons et coulisses de cardan sur transmission Glaenger.
 - 8** Palonnier des timoneries du frein à main CSA BIG-JOB.
 - 9** Patin de compensateur et axe du ressort Arrière (tous types).
 - 10** Axes de came de frein Arrière.
 - 11** Patins de compensateur et de ressort Arrière CSA BIG-JOB.
 - 12** Crochet de remorquage.
 - 13** Patin de compensateur et axes de jumelles du ressort Arrière CA Groupe.
 - 14** Boîtier d'assistance des vitesses MARELLI - CA Groupe.
 - 15** Mécanisme de frein à main.
 - 16** Axe de renvoi sur timonerie de débrayage 270 CA Groupe.
 - 17** Axe du pédalier CSA BIG-JOB.
 - 18** Rotule entre levier de direction et vérin de servo-direction Bendix.
 - 19** Rotule de commande du vérin Bendix.
 - 20** Axe du renvoi de la timonerie de débrayage 270 CA Groupe.
 - 21** Palonnier de commande des vitesses CA Groupe.
 - 22** Axe du palonnier de commande de maître cylindre 340 A.
Axe du pédalier et axe de renvoi de la timonerie de commande centrale (CA Groupe).
 - 23** Rotule entre point fixe et vérin de servo-direction (sauf CALZONI).
Rotules entre bielle pendante et barre de direction (tous types).
 - 24** Croisillons de cardan de commande direction.
 - 25** Mécanisme de réglage des leviers de frein.
 - 26** Axe de came des freins avec soupape.
 - 27** Axe de balancier et soupape.
 - 28** Patins d'appui des ressorts Cantilever.
 - 29** Axe de came des freins Arrière avec soupape.
 - 30** Joints et coulisse de cardan avec soupape sur transmission OM.
 - 31** Patins d'appui des ressorts Arrière P 270 A 6 x 2/2.
 - 32** Axes d'articulation du coupleur.
 - 33** Mécanisme de verrouillage et de déverrouillage du coupleur FRUHAUF.

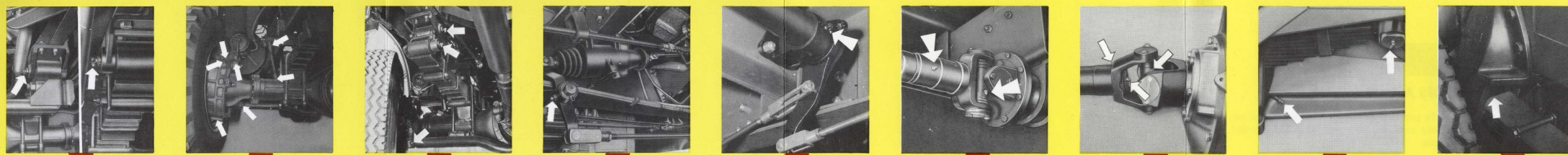
POINT PARTICULIER

* Sellette de véhicule tracteur.

* Roulement sur l'axe du ralentisseur électrique suivant préconisation Telma.

TABLEAU DE GRAISSAGE

CHASSIS	CHANTIERS	27.64
		27.66



1

2

3

4

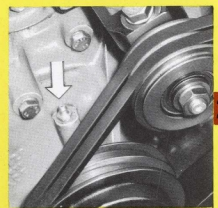
5

6

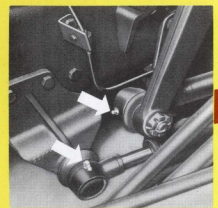
7

8

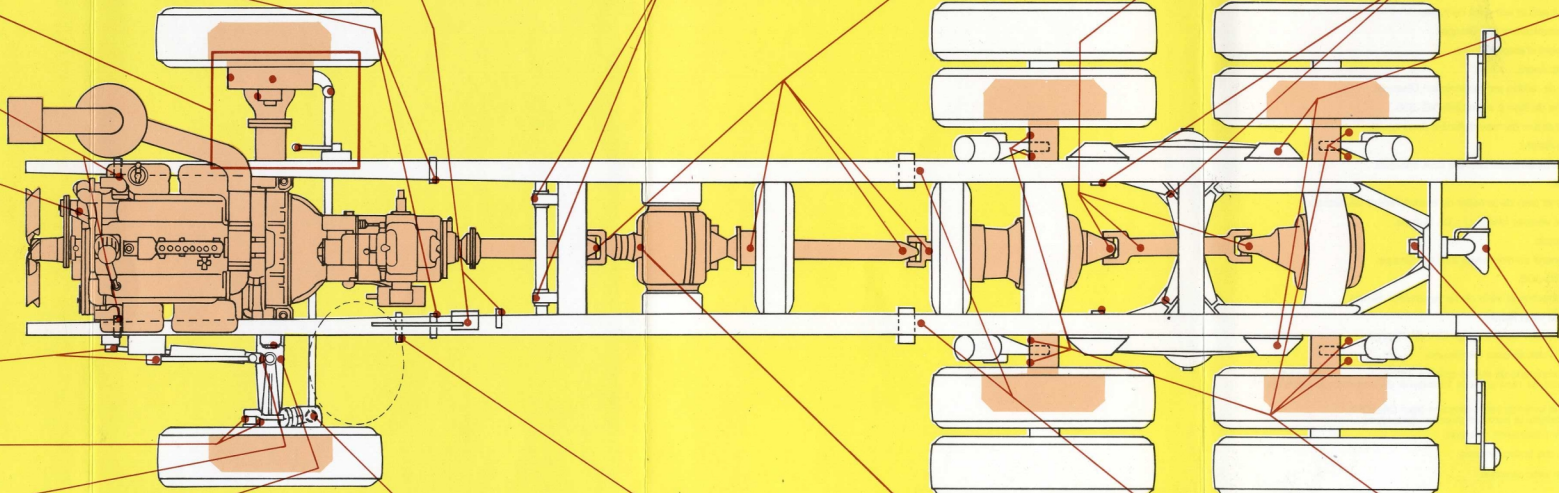
9



20



19



18

17

16

15

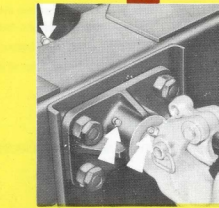
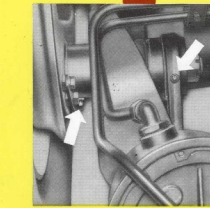
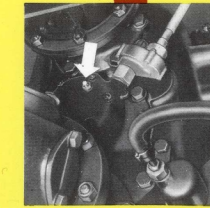
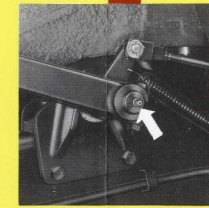
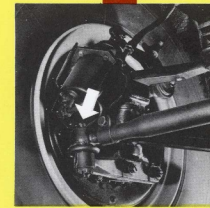
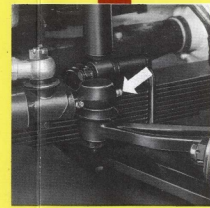
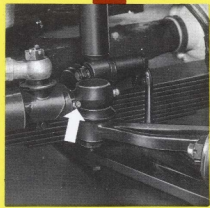
14

13

12

11


10



GRAISSAGE COMPLET

CHASSIS 27.64 et 27.66

IMPORTANT — Avant d'injecter la graisse, nettoyer soigneusement l'embout des graisseurs ainsi que les soupapes de refoulement d'excédent de graisse.

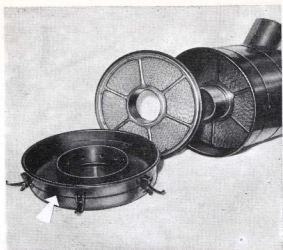
- 
- 1** Axe Avant de ressort Avant 27-64 et 27-66
 - 2** Ensemble d'articulation du pivot Avant et commande de frein 27 - 66.
 - 3** Axes Arrières des ressorts Avant.
 - 4** Ensemble frein à main et renvoi de timonerie de commande de servo-débrayage.
 - 5** Palonnier de renvoi Avant du frein à main.
 - 6** Croisillons et coulisses de cardans sur transmission Glaenzer.
 - 7** Croisillons et coulisses de cardans sur transmission FIAT (avec soupape de décharge de l'excédent de graisse).
 - 8** Axes Avant de ressort du tandem. Axe du balancier central.
 - 9** Patin Arrière de ressort Arrière du tandem.
 - 10** Crochet de remorquage.
 - 11** Axe de came de frein Arrière. Axe du contre levier de commande de frein.
 - 12** Palonnier de renvoi Arrière du frein à main.
 - 13** Prise de tachymètre (27-66).
 - 14** Axe de pédalier.
 - 15** Rotule sur barre d'accouplement.
 - 16** Rotule entre levier de direction et vérin Bendix.
 - 17** Rotule entre barre de direction et vérin Bendix.
 - 18** Axe de Pivot et axe de came de frein Avant
 - 19** Rotules de tige de vérin et de bielle de direction.
 - 20** Pompe à eau.

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE : consultez le PROGRAMME « TYPE » D'ENTRETIEN page 24

PHASE **B** D'ENTRETIEN

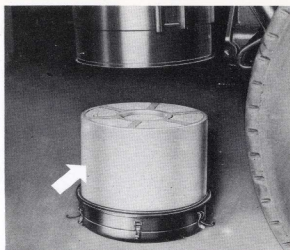
tous les 10.000 km
ou 250 h

	pages
Nettoyage de l'élément de la cuve du filtre à air	43
Remplacement de la cartouche du filtre à huile	43
Nettoyage du préfiltre à gas-oil	45
Remplacement de la cartouche du filtre à gas-oil	45
Purge du circuit « basse pression »	47
Purge des réservoirs de gas-oil	47
Contrôle du niveau d'huile dans le carter de la boîte de vitesses	49
Contrôle du niveau d'huile dans le carter de pont arrière et avant ...	51
Contrôle du niveau d'huile dans les boîtiers des réducteurs de moyeu	53
Contrôle visuel des ressorts de suspension	53
Contrôle spécifique à la suspension des 27-64 - 27-66.	53
Entretien de commandes diverses	55 à 57



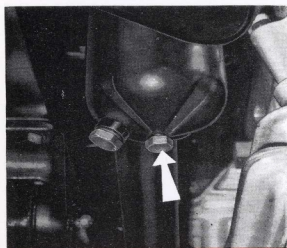
Cuve et élément du filtre à air
270

1



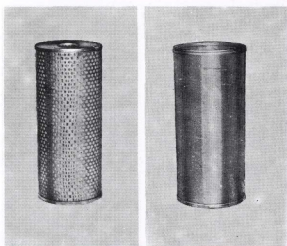
Cuve et élément du filtre à air
340

2



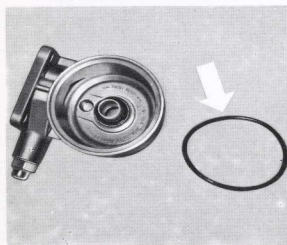
Fixation de la cuve du filtre
à huile

3



Filtre et pré-filtre à huile

4



Corps de filtre et joint

5

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

(sauf 27-64 - 27-66)

1 filtre à air châssis 270, 2 filtre à air châssis 340

Déposer la cuve et l'élément filtrant suivant les indications consignées à la page 29

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 17

Vérifier l'état du joint torique de la cuve.

Reposer l'ensemble cuve et élément suivant les indications consignées à la page 29

3 REMPLACEMENT DE LA CARTOUCHE DU FILTRE A HUILE

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 (tamis-manchon) } **4**

Remplacer la cartouche filtrante

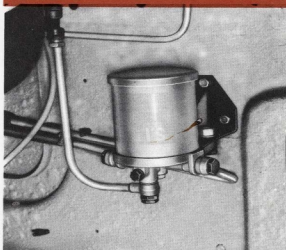
Replacer les deux éléments filtrants dans la cuve du filtre.

Placer un joint torique neuf à chaque dépose de cuve. **5**

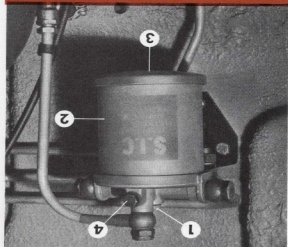
Reposer l'ensemble, serrer la vis centrale en s'assurant que le joint est correctement placé.

Après le plein en huile du moteur, faire tourner celui-ci quelques minutes pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile par ce joint.

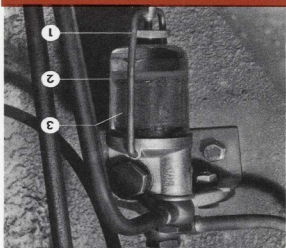
10 Emplacement du filtre à gas-oil sur cabine semi-avancée



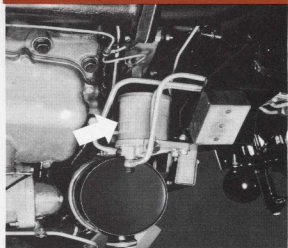
11 Filtre à gas-oil



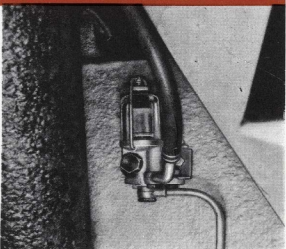
8 Préfiltre à gas-oil.



9 Emplacement du filtre à gas-oil sur cabine avancée



6 Emplacement du préfiltre sur cabine semi-avancée



7 Emplacement du préfiltre sur cabine avancée



00

MOTEUR (suite)

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

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

NETTOYAGE DU PREFILTRE A GAS-OIL

8

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

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

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

REMPACEMENT DE LA CARTOUCHE DU FILTRE A GAS-OIL

11

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)

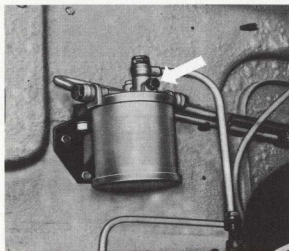
Au remontage s'assurer que les joints caoutchouc sont bien en place

Bloquer la vis centrale **1** sans exagération

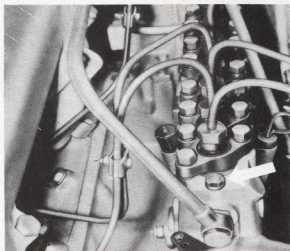
Purger par la vis **4** (voir le chapitre « PURGE » à la page 45)

IMPORTANT

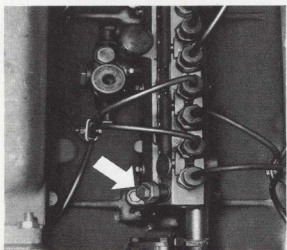
Effectuer la purge du circuit « basse pression » d'alimentation



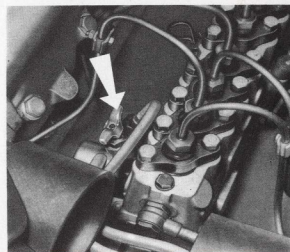
Vis de purge du circuit « basse pression » sur filtre à gas-oil 12



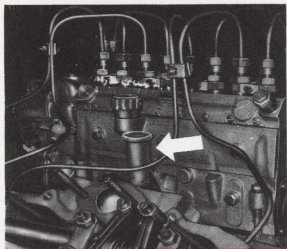
Vis de purge du circuit « basse pression » sur pompe d'injection 13



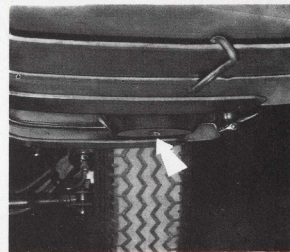
Vis de purge sur la pompe Bosch 14



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



Commande manuelle de la pompe d'alimentation sur pom-pompe Bosch 16



Bouchon de vidange sur réservoir de gas-oil 17

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

- 12** Au filtre à gas-oil
- 13** A la pompe d'injection Sigma ou
- 14** Bosch

PURGE AU FILTRE A GAS-OIL

Desserrer la vis de purge **12** et actionner la commande manuelle de la pompe d'alimentation **15** ou **16** (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

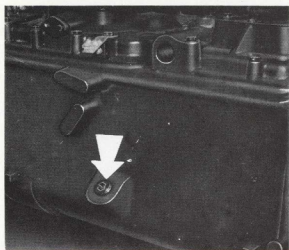
Desserrer la vis de purge **13** sur pompe Sigma ou **14** sur pompe Bosch.
Actionner la commande manuelle **15** sur pompe Sigma ou **16** sur pompe Bosch.
Resserrer la vis de purge lorsque le gas-oil est refoulé sans bulle d'air.

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

PURGE DES RÉSERVOIRS DE GAS-OIL **17**

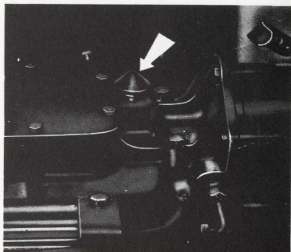
L'eau provenant de la condensation sur les parois internes du réservoir est accumulée au fond de celui-ci.

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.



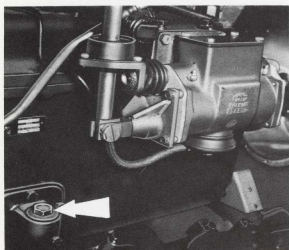
Orifice de remplissage et de contrôle du niveau sur boîte de vitesses B 181

18



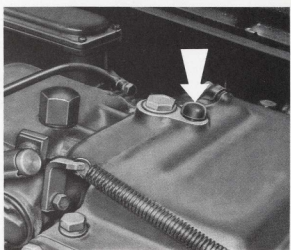
Reniflard sur boîte de vitesses B 181 (sur couvercle de réducteur)

19



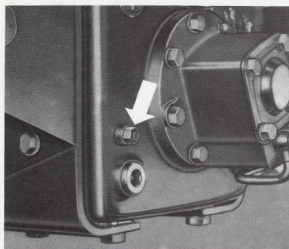
Orifice de remplissage et de contrôle du niveau sur boîte de vitesses B 190

20



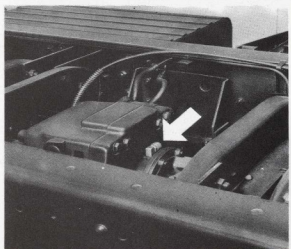
Reniflard sur boîte de vitesses B 190

21



Orifice de contrôle du niveau d'huile sur boîte relais

22



Reniflard du carter de boîte relais

23

02 BOITE DE VITESSES

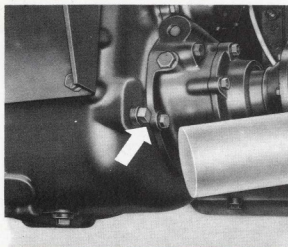
CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LE CARTER

- | | | | |
|-----------|--------------------------------------|-----------|----------------------------|
| 18 | Boîte de vitesses B 181, châssis 270 | 19 | Reniflard, B, 181. |
| 20 | Boîte de vitesses B 190, châssis 340 | 21 | Reniflard, B 190. |
| 22 | Boîte de relais, châssis 27.64. | 23 | Reniflard Boîte relais. |
| 24 | Boîte transfert, châssis 27.66 | 25 | Reniflard Boîte Transfert. |

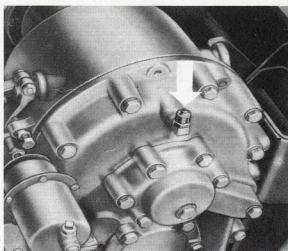
Déposer les bouchons correspondants aux niveaux à contrôler.

- B 190 et B 181 : niveau maxi = 5 mm en-dessous du niveau du bouchon.
niveau mini = 15 mm en-dessous du niveau du bouchon.
- Boîte relais et boîte transfert = le niveau doit correspondre à celui de l'orifice central.

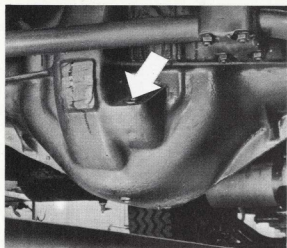
REMARQUES : Nettoyer les reniflards de chaque organe.
Nettoyer les bouchons. Mettre des joints neufs.
Faire éventuellement l'appoint d'huile (voir page 17).



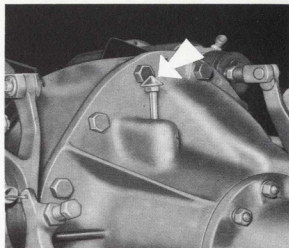
Orifice de contrôle du niveau d'huile sur boîte transfert **24**



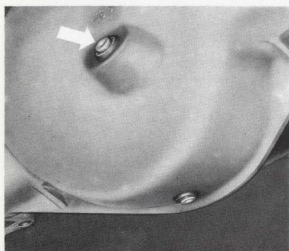
Reniflard du carter de la boîte transfert **25**



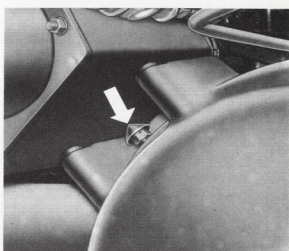
Orifice de contrôle et de remplissage sur Pont AR. P 386 26



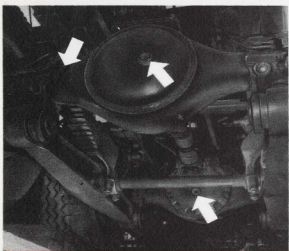
Reniflard sur carter Pont AR P386 27



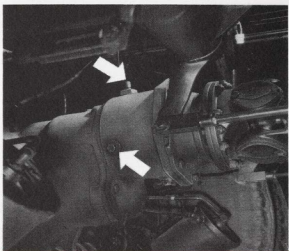
Orifice de contrôle et de remplissage sur Pont AR. P 391 (option) 28



Reniflard sur carter Pont P 391 29



Orifices de contrôle des niveaux et reniflards sur Tandem. 30



Orifices de contrôle des niveaux et reniflards sur répartition de couple. 31

03 PONT ARRIÈRE ET AVANT

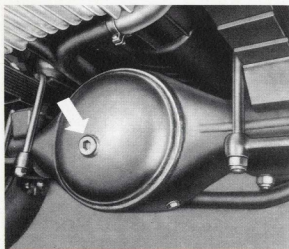
CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LE CARTER

- 26** Orifice de contrôle et de remplissage, P 386.
- 27** Reniflard sur carter de pont P 386.
- 28** Orifice de contrôle et de remplissage, P 391.
- 29** Reniflard sur carter de pont P 391.
- 30** Orifice de contrôle des niveaux et reniflards sur tandem FIAT et OM.
- 31** Orifices de contrôle des niveaux et reniflards sur répartiteur de couple.
- 32** Orifice de contrôle et de remplissage, pont avant (27.66)
- 33** Reniflards du carter de pont avant.

Déposer le bouchon de niveau, nettoyer et remplacer le joint :
niveau maxi = 5 mm en-dessous du niveau de l'orifice,
niveau mini = 15 mm en-dessous du niveau de l'orifice.

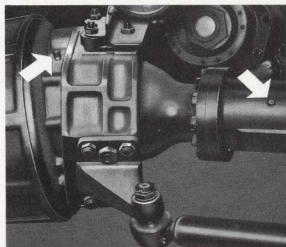
Faire l'appoint si nécessaire avec le lubrifiant correspondant au tableau page 17.

S'assurer de la propreté des reniflards.



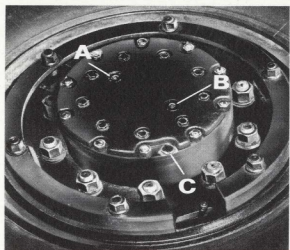
Orifice de contrôle et de remplissage du Pont AV.

32



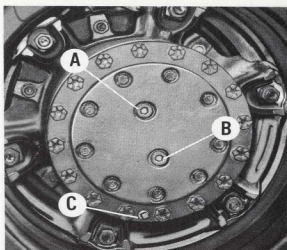
Reniflards sur pont AV

33



Réducteur de roue du 27 x 66.

34



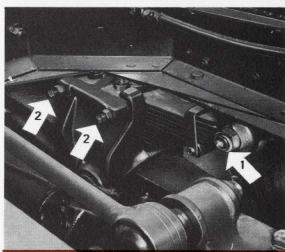
Réducteur de roue sur pont tandem 27.66 et 27.64

35



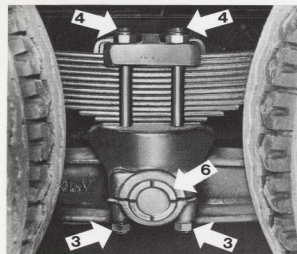
Contrôle des différents éléments de ressorts

36



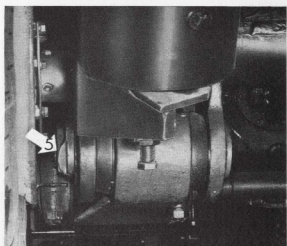
Axes ressorts (1) et vis de réglage latéral (2)

37



Suspension du tandem

38



Ecrous de diabolos.

39

03

PONT ARRIÈRE ET AVANT (suite)

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LES BOITIERIS DES RÉDUCTEURS DE MOYEU

34 Réducteur de roue du Pont tandem, châssis 27.64 et 27.66.

35 Réducteur de roue du pont avant, châssis 27.66.

Orienter chacune des roues, pour obtenir que le bouchon de vidange C du boîtier de réducteur soit au point le plus bas.

— Contrôler le niveau dans le boîtier par l'orifice B.

— Faire l'appoint par l'orifice supérieur A, remplissage (spécification page 17).

06

CHASSIS-SUSPENSION

CONTROLE DES ÉLÉMENTS DE SUSPENSION

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

Huiler au pinceau.

36 CONTROLES SPÉCIFIQUES A LA SUSPENSION DES CHASSIS 4×2 ET 6×2

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

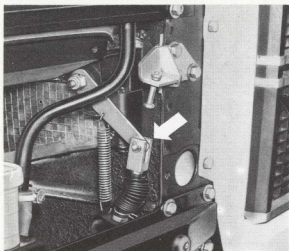
Couple de serrage des étriers : AV = 30 à 36 m.da.N.

AR = 35 à 42 m.da.N.

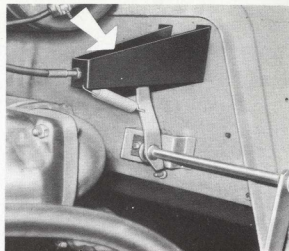
CONTROLES SPÉCIFIQUES A LA SUSPENSION DES CHASSIS 27-64 - 27-66

DÉSIGNATIONS	Couple serrage en m.da.N	Illustrations
1) Axe de ressorts	45 à 55	37
2) Les 2 vis avec écrous de réglage latéral	14 à 21	37
3) Les 4 vis de fixation des chapeaux sur sellettes	25 à 30	38
4) Les 4 écrous d'assemblage des ressorts sur sellettes	45 à 50	38
5) Les écrous servant à l'assemblage des diabolos en bout de balancier	60 à 70	39
6) Ecrou en bout d'axe central du balancier	(voir nota)	38

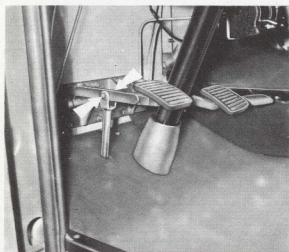
NOTA - Visser à fond l'écrou en s'assurant que le balancier puisse osciller librement



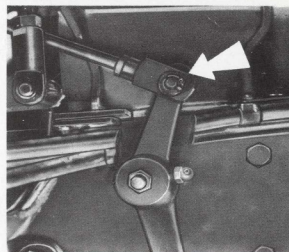
Commande d'accélérateur côté
pédale sur CA, Groupe 40



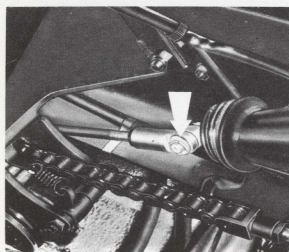
Commande d'accélérateur côté
pédale, CSA 41



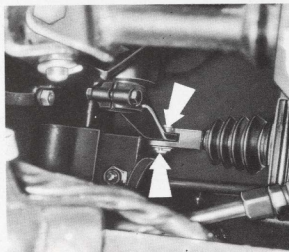
Commande de débrayage côté
pédale sur CA, Groupe 42



Commande de débrayage sur ren-
voi côté pédalier CA Groupe 43



Commande de débrayage côté
servo sur C.S.A. 44



Commande de débrayage côté
servo, CA Groupe 270 A2 45

ENTRETIEN DES COMMANDES DIVERSES

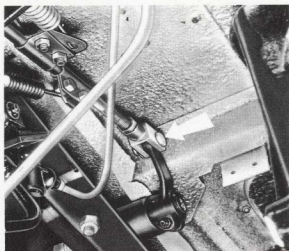
Nettoyer et huiler au pinceau les axes, chapes, rotules des différentes commandes ci-dessous. Cette liste n'est par ailleurs nullement limitative.

ACCELERATEUR

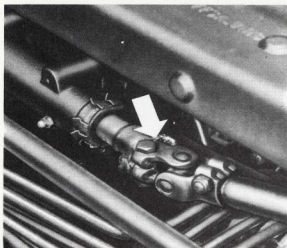
- 40 Commande d'accélérateur, côté pédale, CA Groupe.
- 41 Commande d'accélérateur, côté pédale, CSA.

DEBRAYAGE

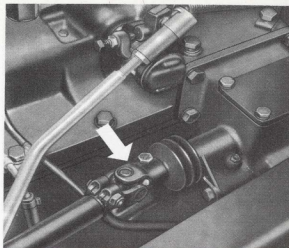
- 42 Commande de débrayage, côté pédale, CA Groupe.
- 43 Commande de débrayage sur renvoi côté pédalier CA Groupe.
- 44 Commande de débrayage côté servo sur CSA.
- 45 Commande de débrayage côté servo, CA Groupe châssis 270 A 2.
- 46 Renvoi de commande de débrayage côté pédalier sur CSA.



Renvoi de commande de débrayage côté pédalier sur CSA 46



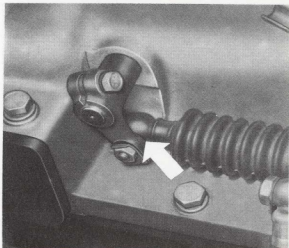
Cardans sur timonerie côté sélecteur, CA Groupe 47



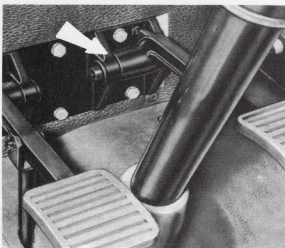
Cardans sur timonerie côté assistance MARELLI, CA Groupe 48



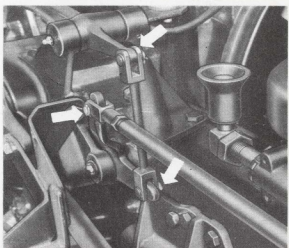
Rotule au levier d'entraînement du système d'assistance, B 190 49



Rotule du levier de commande de l'électro-distributeur, B 190 50



Palonnier de frein côté pédale CA Groupe 51



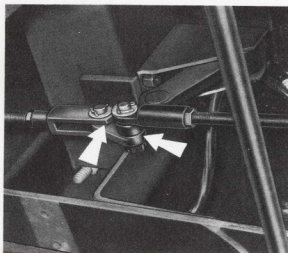
Commande de la centrale pédalier sous CA Groupe 52

ENTRETIEN DES COMMANDES DIVERSES (suite)**CHANGEMENT DES VITESSES**

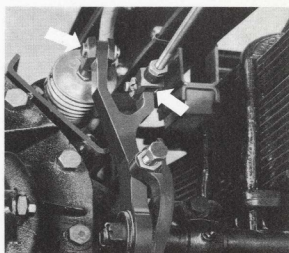
- 47** Cardans sur timonerie, côté sélecteur, CA Groupe.
- 48** Cardans sur timonerie, côté assistance MARELLI, CA Groupe.
- 49** Rotule au levier d'entraînement du système d'assistance B 190.
- 50** Rotule du levier de commande de l'électro-distributeur B 190.

FREINS

- 51** Palonnier de frein côté pédale, dans le CA Groupe.
- 52** Commande de la centrale, pédalier sous CA Groupe.
- 53** Renvoi Avant de timonerie du frein à main CSA.
- 54** Chape sur commande aux cylindres de roue.



Renvoi Avant de timonerie du frein à main, CSA **53**



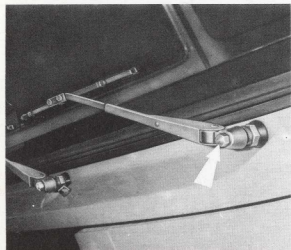
Chape sur commande aux cylindres de roue **54**

ESSUIE-GLACE

Déposer les bras d'essuie-glace **55** repérer la position sur les cannelures. Mettre les moteurs en fonctionnement.

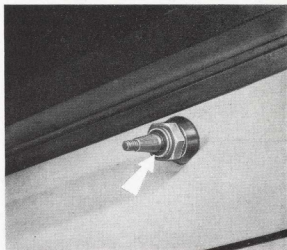
Déposer quelques gouttes d'huile entre le support et l'axe de commande des bras d'essuie-glace **56**

Après repose des bras, s'assurer de leur bon débattement.



Bras d'essuie-glace

55



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

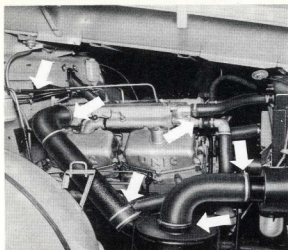
56

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE : consultez le PROGRAMME «TYPE» D'ENTRETIEN page 24

PHASE **C** D'ENTRETIEN

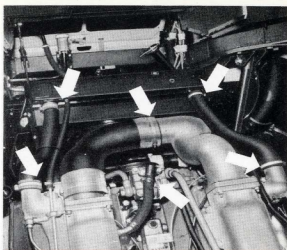
tous les 20.000 km
ou 500 h

	pages
Vérification des durites	61
Vidange d'huile du carter de boîte de vitesses	63
Vidange d'huile du carter des ponts arrière et avant	65
Contrôle du niveau d'huile dans le boîtier de direction	67
Contrôle des bagues caoutchouc des paliers d'axe de balancier châssis 6 × 2	67
Contrôle des cales de latéral au balancier central châssis 6 × 4	67
Contrôle des bagues caoutchouc aux balanciers extrêmes châssis 6 × 4	67
Réglage du jeu entre garnitures et tambour	69
Réglage du frein à main à cliquet cabine semi-avancée	69



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

1



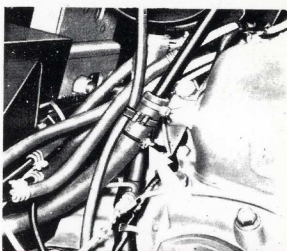
Durites d'air, d'eau et de gas-oil sur cabine avancée

2



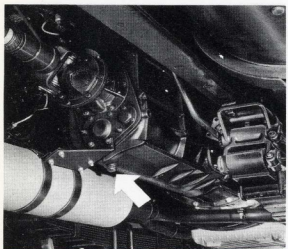
Durite de refoulement d'air du compresseur sur cabine semi-avancée

3



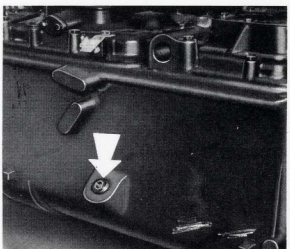
Durite de refoulement d'air du compresseur sur cabine avancée

4



Bouchon de vidange sur boîte de vitesses B 181

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

DURITES D'EAU

Refoulement du chauffage à l'habitacle CSA seulement
 Inférieures entre pompe à eau, échangeur thermique (sur CHASSIS 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
 Entre réservoir, préfiltre, pompe d'alimentation, filtre et pompe d'injection ainsi que les circuits de retour d'injecteurs, pompe d'injection, filtre.

DURITES DE GAS-OIL

02

BOITE DE VITESSES

VIDANGE DE L'HUILE DU CARTER

REMARQUE :

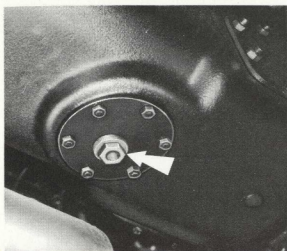
Vidanger lorsque la boîte est chaude pour obtenir un meilleur écoulement

Châssis 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

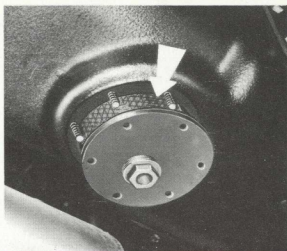
Faire le niveau par l'orifice de remplissage **6**

(capacité et spécifications voir tableau page 17). S'assurer de la propreté du reniflard sur le couvercle du réducteur (fig. 18 page 46).



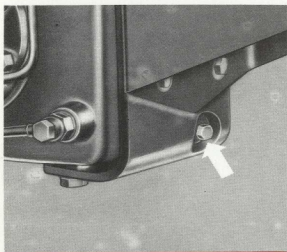
Bouchon de vidange et plaque inférieure sur boîte de vitesse B 190

7



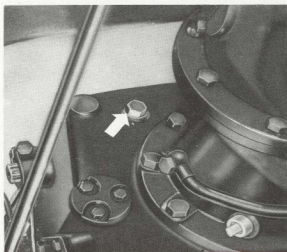
Élément filtrant sur circuit d'aspiration d'huile boîte de vitesses B 190

8



Bouchon de vidange de la boîte relais

9



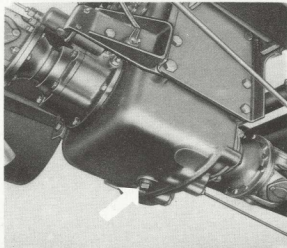
Bouchon de remplissage de la Boîte relais

10



Nettoyage du filtre sur boîte relais

11



Bouchon de vidange de la boîte TRANSFERT

12

VIDANGE DE L'HUILE DU CARTER

CHASSIS 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 17).

S'assurer de la propreté du reniflard (voir fig. 21 page 48).

CHASSIS 27.64, BOITE RELAIS ZF, GG 350

9 Bouchon de vidange du carter,

10 Orifice de remplissage d'huile.

11 Filtre tamis. Débrancher le raccord inférieur du tube d'aspiration d'huile, déposer le filtre et le nettoyer.

— Remplacer les joints de bouchon.

— Établir le niveau d'huile d'après les spécifications du tableau p. 17. (fig. 22 p. 48).

— S'assurer de la propreté du reniflard (fig. 23, p. 48).

CHASSIS 27.66, BOITE TRANSFERT, ZF, VG 500

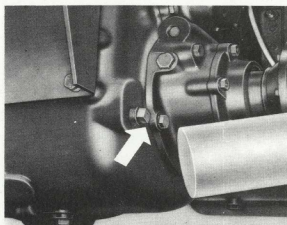
12 Bouchon de vidange du carter,

13 Orifice de remplissage d'huile.

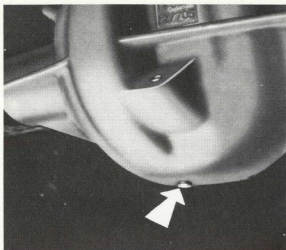
— Remplacer les joints de bouchon.

— Établir le niveau (voir les spécifications p. 17). (fig. 24 p. 49).

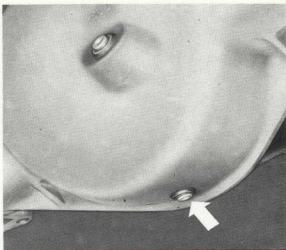
— S'assurer de la propreté du reniflard (fig. 25 p. 49).



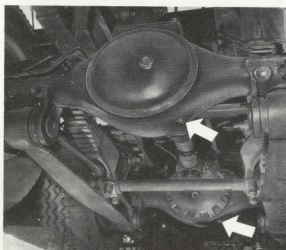
Bouchon de remplissage de la boîte TRANSFERT



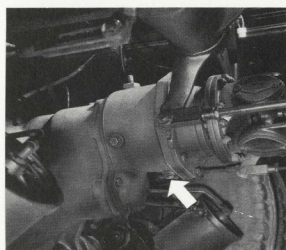
Bouchon de vidange sur Pont P 386 14



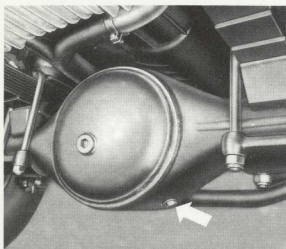
Bouchon de vidange sur Pont P 391 15



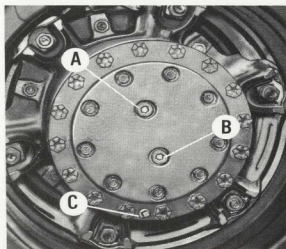
Bouchon de vidange sur carters du Pont Tandem 16



Bouchon de vidange du boîtier de différentiel répartiteur (Pont intermédiaire du tandem) 17



Bouchon de vidange du carter de Pont Avant 27 x 66 18



Vidange des boîtiers de réducteurs aux moyeux de roue 19

03

PONT ARRIÈRE ET AVANT

VIDANGE DE L'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 (voir pages 48 et 49).

- Déposer et nettoyer le bouchon de vidange.
- Remplacer le joint. Reposer et bloquer soigneusement le bouchon.
- Faire le plein par l'orifice de remplissage et de niveau (voir pages 48 et 49) suivant les spécifications du tableau page 17.

PONTS POUR CHASSIS 4 x 2, 6 x 2

- 14** Bouchon de vidange Pont AR, P 386,
— niveau = entre 5 et 15 mm en dessous du niveau du bouchon.
- 15** Bouchon de vidange Pont AR, P 391,
— niveau = au niveau de l'orifice de remplissage.

PONTS TANDEM FIAT ET OM, CHASSIS 27.64, 27.66

- Vidanger les carters principaux **16**
- Vidanger également le boîtier du différentiel répartiteur du pont intermédiaire **17**
- Effectuer le remplissage par les orifices de contrôle des niveaux. (Voir capacités et spécifications au tableau page 17.)

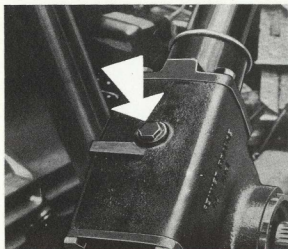
PONT AVANT CHASSIS 27.66 **18** BOUCHON DE VIDANGE DU CARTER CENTRAL.

RÉDUCTEURS AUX ROUES

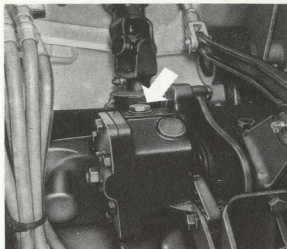
Placer chacune des roues dans les conditions requises (voir pages 50 et 51).

- Vidange de l'huile des réducteurs épicycloïdaux, placés dans les moyeux de roue **19**
 - A : Bouchon de l'orifice de remplissage.
 - B : Bouchon de l'orifice de niveau.
 - C : Bouchon de l'orifice de vidange.
- (voir les capacités et spécifications au tableau page 17).

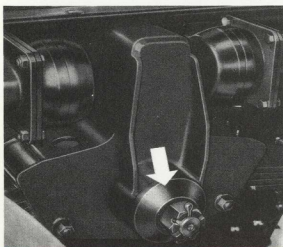
NOTA - Capacité d'huile après une intervention ayant nécessité le démontage du mécanisme 3,5 litres pour tandem seulement.



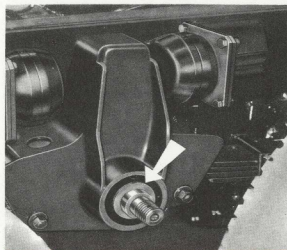
Orifice de remplissage et de niveau sur boîtier cabine semi-avancée 20



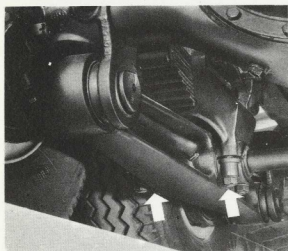
Orifice de remplissage et de niveau sur boîtier cabine avancée 21



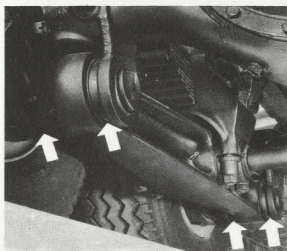
Flasques de balancier châssis 6 x 2 22



Emplacement des bagues caoutchouc à l'axe de balancier châssis 6 x 2 23



Cales de latéral au balancier central châssis 6 x 4 24



Bague caoutchouc sur axe de balanciers extrêmes châssis 6 x 4 25

05 DIRECTION

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LE BOITIER

Déposer le bouchon de remplissage et de niveau CSA **20**

CA **21**

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 17)

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 **22**

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 **23**

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

CHASSIS 27-64 - 27-66

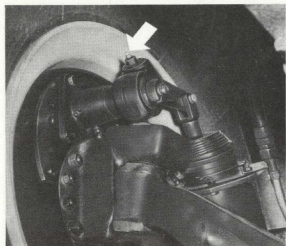
CONTROLE DES CALES DE LATÉRAL AU BALANCIER CENTRAL **24**

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

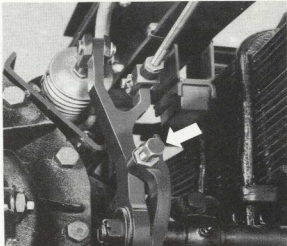
CONTROLE DES BAGUES CAOUTCHOUC AUX BALANCIERS EXTRÊMES **25**

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

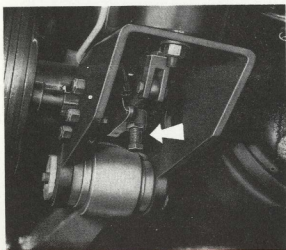
REMARQUE : Ces deux opérations sont complémentaires, car l'usure de l'un des points (cales ou bagues) est répercuté sur l'autre
Négliger ces contrôles entraîne la détérioration de la suspension arrière



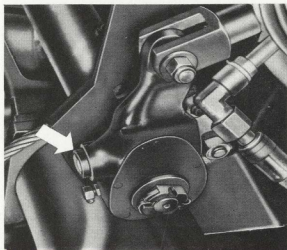
Vis de réglage des freins avant 26



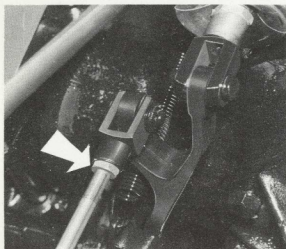
Vis de réglage des freins arrière 4 x 2 27



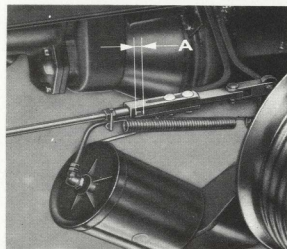
Vis de réglage des freins arrière 6 x 4 (tandem Fiat) 28



Vis de réglage des freins arrière 6 x 4 (tandem OM) 29



Chape de réglage du frein à main sur levier de came - 4 x 2 cabine semi-avancée 30



Tringlerie de commande des leviers de frein à main C.S.A. 31

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

- 26** Vis de réglage des freins avant
- 27** Vis de réglage des freins arrière 4 x 2
- 28** Vis de réglage des freins arrière 6 x 4. Tandem FIAT.
- 29** Vis de réglage des freins arrière 6 x 4. Tandem « OM ».

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.

- 30** Réglage du frein à main sur levier de commande de came 4 x 2
- 31** Tringlerie de commande des leviers de frein à main 6 x 4 (27.64, 27.66).

IMPORTANT : Contrôler qu'il y ait bien 5 mm de garde à vide (A) entre les extrémités de chapes intermédiaires sur la tringlerie de frein à main des châssis 27-64 - 27-66

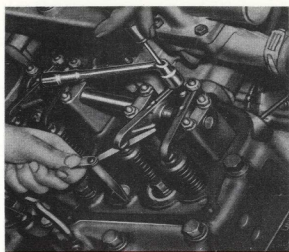
31

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE : consultez le PROGRAMME "TYPE" D'ENTRETIEN page 24

PHASE **D** D'ENTRETIEN

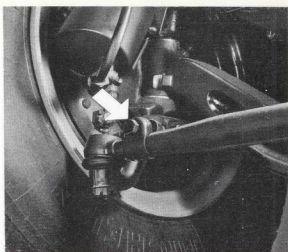
tous les 30.000 km
ou 750 h

	pages
Contrôle du jeu aux culbuteurs	73
Contrôle du pincement des roues avant	73
Contrôle du serrage des roues	73
Contrôle des différentes fixations	75
Contrôle du réglage de correcteur de freinage	77
Contrôle fixation carrosserie	77



Réglage du jeu aux culbuteurs
(à froid)

1



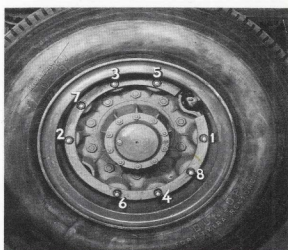
Pince de serrage de la barre
d'accouplement

2



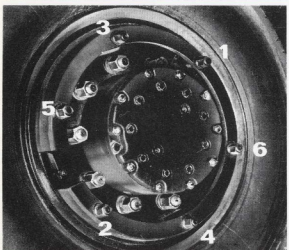
Ordre de serrage des roues
avant

3



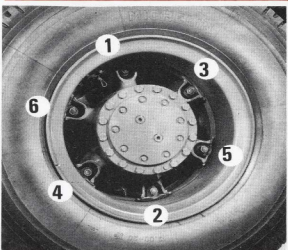
Ordre de serrage des roues
arrière

4



Ordre de serrage des roues du
pont avant.

5



Ordre de serrage des roues du
Tandem.

6

00

MOTEUR

CONTROLE DU JEU AUX CULBUTEURS 1

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

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, sauf 27.66 : 0 à 3 mm.

Si besoin est, la valeur du pincement est réglable en agissant sur la barre d'accouplement après avoir déposé la rotule droite ou gauche et desserré la pince 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 (cote sur plat = 23 mm) de fixation des cercles de roue = 12 à 20 m.da.N.

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

3

5

Ordre de serrage des roues avant

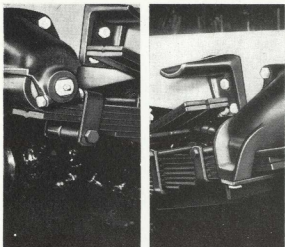
4

6

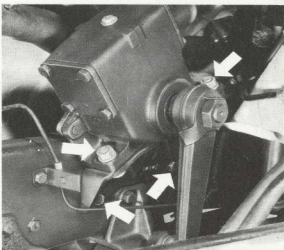
Ordre de serrage des roues arrière.

Contrôler les pressions de gonflage (voir tableau page 94).

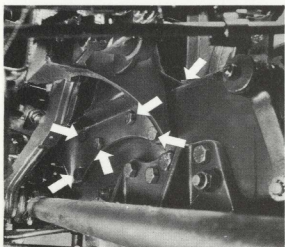
IMPORTANT : Lors de la première journée de roulage en charge ou après toutes interventions sur le montage des roues, il est recommandé de vérifier le serrage de celles-ci après 50 km, puis en fin de journée.



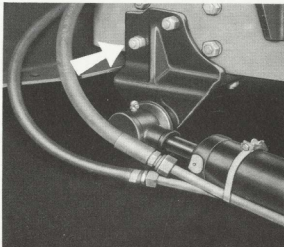
1 Mains de ressorts et de compensateurs 7



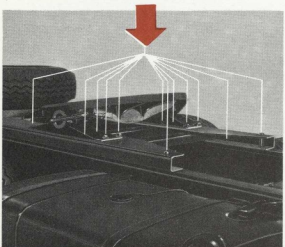
Support de boîtier de direction CSA. 8



Support de boîtier de direction CAG. 9



Support du point fixe du vérin de servo-direction sur cabine semi-avancée 10



Sellette de tracteur 11



Crochet de remorque 12

06 CHASSIS - SUSPENSION

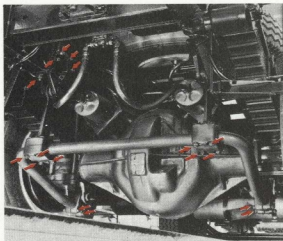
CONTROLE DES DIFFERENTES FIXATIONS MAINS - SUPPORTS - TRAVERSES

- 7 } Mains de ressorts avant et arrière 1
- 7 } Mains de compensateur 2
- 8 Support de boîtier de direction sur CSA BIG JOB.
- 9 Support de boîtier de direction sur CA Groupe.
- 10 Support du point fixe du vérin de servo-direction CSA.
- 11 Sellette de tracteur sur tablier et tablier sur châssis.
- 12 Crochet de remorque.

- Travers sur châssis.
- Supports des réservoirs à gas-oil.
- Supports du filtre à air.
- Supports des réservoirs d'air.
- Supports des batteries.
- Supports de roue de secours.

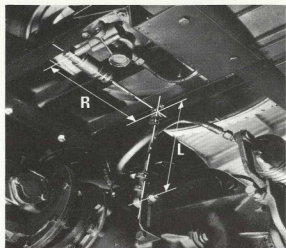
13 Montage de la barre stabilisatrice.

- Vérifier les couples de serrage des éléments suivants :
- 6 vis de fixation de la main de bielle dont 4 vis : 11,5 à 13 m.da.N et 2 vis : 19 à 21 m.da.N.
- 4 vis de fixation de chapeau de bielle : 7,5 à 8,2 m.da.N.
- 2 vis de fixation de la barre stabilisatrice sur bride : 7,5 à 8,2 m.da.N.

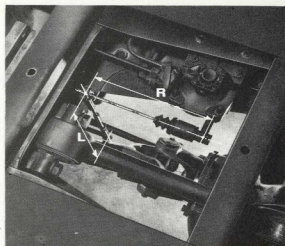


Barre stabilisatrice.

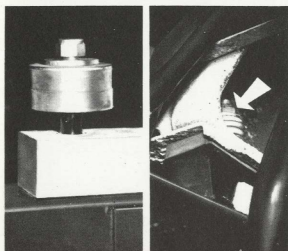
13



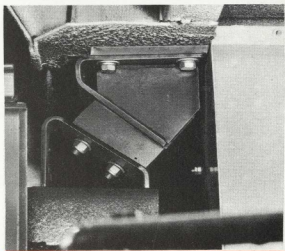
Correcteur de freinage 4 x 2. 13



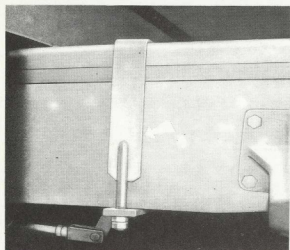
Correcteur de freinage 6 x 4. 14



Silent-bloc de fixation cabine sur CSA 15



Support et silent-bloc sur traverse de CA 16



Étriers de fixation de carrosserie 17

08 FREINS

13 14 REGLAGE DU CORRECTEUR DE FREINAGE

— Véhicule à vide :

- 1°) Vérifier les cotes R et L suivant le type du véhicule et de suspension. (voir tableau ci-dessous).
- 2°) Desserrer l'écrou de fixation de la biellette (C) et dégager l'axe de la lumière.
- 3°) Amener le bras au point de cassure supérieur.
- 4°) Descendre la biellette de 107 mm sauf T 340 A 6 x 4. Pour T 340 A 6 x 4, descendre la biellette de 82 mm.
- 5°) Resserrer l'écrou dans la lumière.

— Véhicule en charge : Essieu chargé à 13 T. et 16 T. pour T 340 A 6 x 4.

- 1°) Vérifier les cotes R et L suivant le type du véhicule et de suspension. (voir tableau ci-dessous).
- 2°) Desserrer l'écrou de fixation de la biellette (C) dans la lumière.
- 3°) Amener le bras au point de cassure supérieur.
- 4°) Resserrer l'écrou de fixation de la biellette dans la lumière.

Véhicules	Flexibilité de la suspension AR	R ± 1 (mm)	L ± 1 (mm)
P 270 CH	Flexibilité 0,85 %	220	380
P 270 - P 340		220	280
T 270 - T 340	Flexibilité 1,3 %	260	280
T 340 A 6 x 4		135	320
P 270 AB - P 270 A2 P 270 AD - P 340 A	Série Flexibilité 1,3 %	300	320
	Option Flexibilité 0,79 % moindre	160	280
T 340 A	Flexibilité 1,3 %	270	280
	Flexibilité 0,79 %	160	280

10 CARROSSERIE

CABINE

CSA silent-bloc AV 1 - silent-bloc AR 2 **15**

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

CA. Supports de fixation des silents-bloc sur traverse de cabine. **16**

CARROSSERIE

Étriers de fixation de carrosserie sur châssis **17**

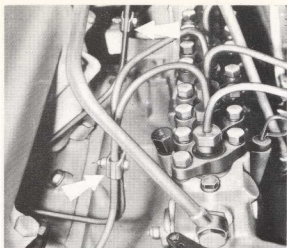
Supports de pompe hydraulique de levage cabine (équipement annexe CA).

IMPORTANT : Avant d'effectuer cette PHASE : consultez le PROGRAMME "TYPE" D'ENTRETIEN page 24

PHASE **E** D'ENTRETIEN

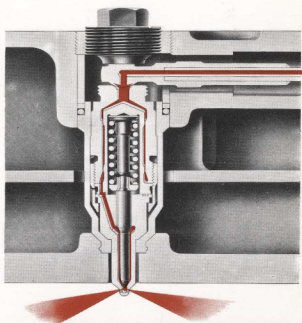
tous les 50.000 km
ou 1.250 h

	pages
Contrôle du tarage des injecteurs	81
Contrôle du calage de la pompe d'injection	81-83
Nettoyage et contrôle des clapets du compresseur	83
Remplacement joint supérieur du filtre à air	85
Nettoyage du filtre à air DONALDSON	85
Vidange du circuit hydraulique d'assistance d'embrayage	87
Contrôle de la précharge des roulements coniques du pignon d'attaque	87
Vidange du circuit de servo-direction	89
Contrôle du niveau d'huile dans les corps d'amortisseurs «Houdaille»	89
Nettoyage et contrôle des cylindres de frein	91
Graissage des moyeux	91
Réglage des moyeux	93
Entretien du démarreur et de l'alternateur	93



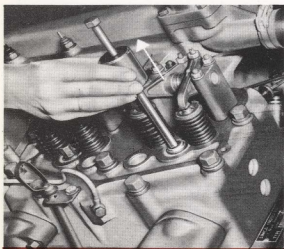
Position des colliers anti-vibrations sur les tuyaux d'injection

1



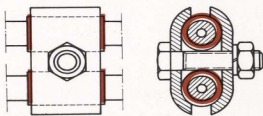
Mise en place d'un injecteur (coupe)

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 - Bosch DLL 160 x 7 (270) DLL 160 x 8 (340) - SIGMA IBRD 5.659 (270) IBRD 5.660 (340)

- pression initiale de pulvérisation : 200/208 bars (injecteur neuf)
- pression normale de pulvérisation après fonctionnement : 180 à 188 bars
- pression mini de pulvérisation après fonctionnement : 165 bars.

IMPORTANT : si la pression de pulvérisation est inférieure à 165 bars, il est impératif de la ramener à 180/188 bars.

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

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

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

Déposer les couvre-culasses

2 déposer les bouchons de fixation des injecteurs

Clé spéciale d'extraction disponible à la SEFAC sous la référence NC 121 **3** pour injecteurs Bosch.
et NC 171 pour injecteurs SIGMA - 2 parties.

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 157.

Mettre en place les injecteurs

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

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

Bloquer les bouchons au couple de 5,7 à 7 m.da.N

Resserrer les accords de tuyau d'injection côté pompe

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

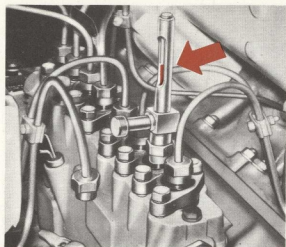
Reposer les couvre-culasses

CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION

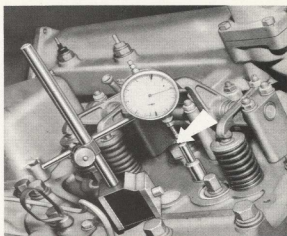
Avance injection initiale (au vilebrequin)

Châssis 270 . . . Moteur M 62 S . . . 16° soit 3,02 mm avant le PMH.

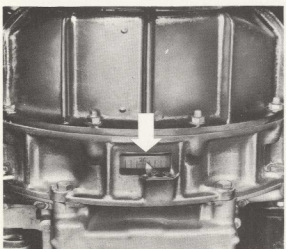
Châssis 340 . . . Moteur V 85 S . . . 21° soit 5,47 mm avant le PMH.



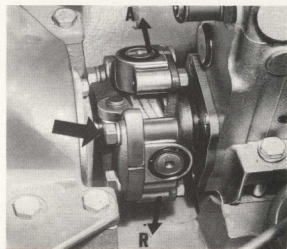
Mise en place du tube capillaire sur la sortie de pompe d'injection du cylindre n° 1 moteur 5



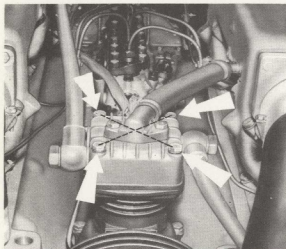
Repérage du PMH sur le volant moteur 6



Repère PMH Véhicules CA 7



Règlage du calage de la pompe d'injection sur châssis 340 8



Fixation de la culasse du compresseur 9

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

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 » (sauf pompe RMS).

Pompe RMS (340) - la position pleine charge de la crémaillère est déterminée par la mise en place d'un calibre spécial SIGMA.

Cette opération ne peut être réalisée que par votre Succursale, Concessionnaire ou Agent).

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**

(Pour véhicules CA, utiliser le repère sur carter et graduations sur volant **7**)

Afficher cette position au cadran de la montre par le ZERO

Virer le moteur en sens inverse de marche d'une valeur suffisante pour rattraper 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 indiquée p. 81.

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 **8**

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.

A = Augmentation de l'avance. R = Réduction de l'avance.

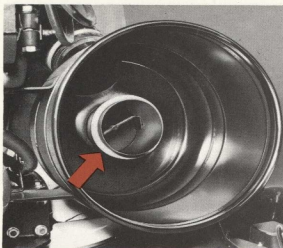
NETTOYAGE ET CONTROLE DES CLAPETS DU COMPRESSEUR

Compresseur 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 progressivement et en croix, **9**
au couple de 5 m.da.N.

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



Joint filtre à air

10



Filtre à air DONALDSON

11



Indicateur de colmatage

12

REPLACEMENT DU JOINT SUPÉRIEUR DU FILTRE A AIR, SAUF SUR 27-64 - 27-66

Cette opération sera effectuée simultanément à l'exécution de la phase d'entretien B

- Déposer la cuve et l'élément filtrant suivant les indications de la page 31 (phase A).
- Extraire, manuellement, le joint d'étanchéité placé autour de la cheminée d'arrivée d'air dans le corps du filtre **10**
- Nettoyer la portée
- Placer un joint neuf (caoutchouc mou)
- Remonter l'ensemble « élément filtrant et cuve » suivant les consignes de la page 31

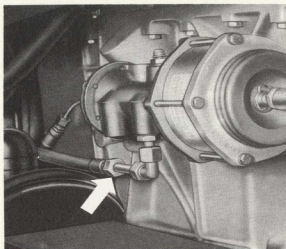
11 NETTOYAGE DU FILTRE A AIR DONALDSON SUR CHASSIS 27-64 - 27-66

Dévisser l'écrou papillon 1 et libérer la rondelle d'étanchéité. Sortir la cartouche filtrante, sans séparer les aubes en plastique de la cartouche.

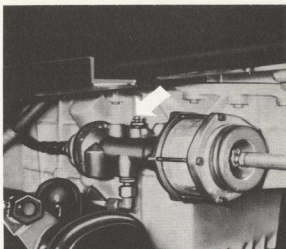
- Nettoyer l'élément filtrant à l'air comprimé (pression maxi de 3 bars), le jet d'air comprimé étant promené de haut en bas de la paroi de l'élément filtrant, de l'intérieur vers l'extérieur.
 - Si ce nettoyage est insuffisant, cartouche trop encrassée faire tremper 15 minutes dans l'eau additionnée d'un produit détergent* puis la rincer à l'eau claire.
 - Avant de replacer la cartouche filtrante dans le corps du filtre à air, il y a lieu de contrôler l'aspect de celle-ci pour détecter toutes détériorations éventuelles (cassures, trous) qui la rendrait inutilisable.
- Il est impératif de replacer la cartouche filtrante après 3 nettoyages.

12 Ne pas oublier après le nettoyage ou la repose d'une cartouche neuve de presser sur le bouton 2 de l'indicateur de colmatage pour faire disparaître le signal rouge.

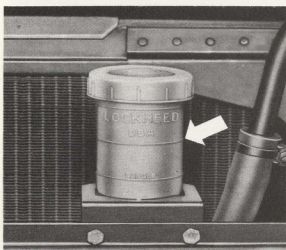
* Les filtres DONALDSON préconisent l'emploi de leur détergent " D 1400 ".



Vidange du circuit hydraulique d'assistance de débrayage 13



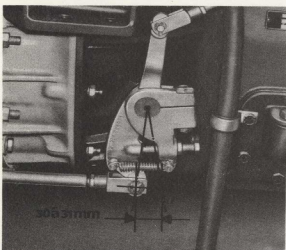
Orifice de purge au cylindre récepteur BONALDI 14



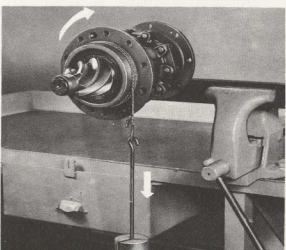
Réservoir du circuit hydraulique d'assistance 15



Orifice de purge au maître-cylindre 16



Course de débrayage au levier de commande 17



Principe de contrôle de la précharge des roulements du pignon d'attaque 18

01 EMBRAYAGE

VIDANGE DU CIRCUIT HYDRAULIQUE D'ASSISTANCE

TOUS LES 50 000 KM OU TOUS LES ANS.

- Vidanger le circuit, au flexible d'alimentation du cylindre récepteur **13**
- Nettoyer la cuve du réservoir de LOCKHEED.

REPLISSAGE ET PURGE (LOCKHEED HD 12)

Remplir le circuit en refoulant le liquide par le réservoir **15** sous une très faible pression. L'air contenu dans le circuit est remplacé par le liquide jusqu'à l'instant où ce dernier ressort par le purgeur **14**. Fermer ce purgeur lorsque le liquide s'écoule propre et sans bulle d'air.

Si besoin, purger également au maître-cylindre **16**

Faire l'appoint de liquide au réservoir.

S'assurer que le débrayage est correct (course de 30/31 mm au levier de commande sur la boîte de vitesses) **17**

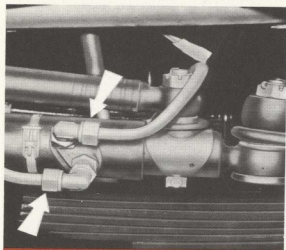
REMARQUE. — Il se peut qu'après un arrêt prolongé du véhicule, le débrayage ne soit plus correct; effectuer alors une purge au maître-cylindre puis au cylindre récepteur, contrôler la course de 30/31 mm (voir ci-dessus).

03 PONTS ARRIÈRE ET AVANT

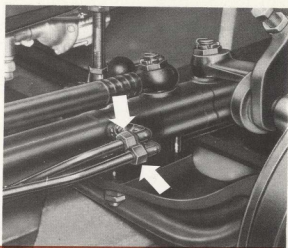
CONTRÔLE DE LA PRÉCHARGE DES ROULEMENTS CONIQUES DU PIGNON D'ATTAQUE

18 PRINCIPE DE CONTRÔLE

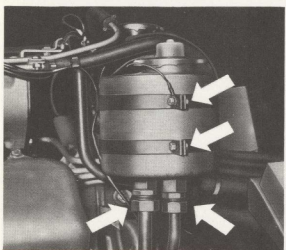
Ce contrôle est TRÈS IMPORTANT pour la tenue des couples coniques. Il est recommandé de confier cette opération à votre succursale, Concessionnaire ou Agent UNIC.



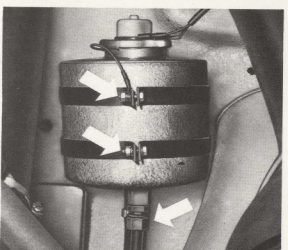
Vidange du circuit au vérin BENDIX 19



Vidange du circuit au vérin ZF 20



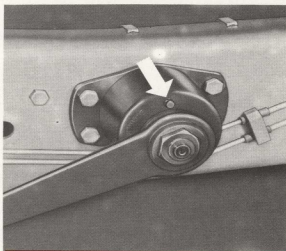
Dépose réservoir sur CA 21



Dépose réservoir sur CSA 22



Élément filtrant avec pions magnétiques (1). Soupape de dégazage (2) 23



Contrôle du niveau d'huile dans le corps amortisseurs Houdaille 24

05 DIRECTION

VIDANGE DU CIRCUIT DE SERVO-DIRECTION

Débrancher un raccord au vérin d'assistance

19 Vidange au vérin BENDIX (cabine semi-avancée)

20 Vidange au vérin ZF (cabine avancée Groupe).

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

Déposer le réservoir **21** sur CA Groupe ou **22** sur CSA

— Débrancher les tuyauteries à la base du réservoir

— Déposer les colliers de fixation et le réservoir

— Déposer le couvercle, les raccords inférieurs, nettoyer soigneusement le fond de la cuve, nettoyer ou changer l'élément filtrant.

23 La partie inférieure de l'élément est dotée de trois pions magnétiques (1). Remonter l'ensemble en veillant à ne pas blesser le joint torique du couvercle. Rebrancher le raccord au vérin.

Faire le plein du circuit, en versant lentement (capacité et spécifications page 17). Dégazer le haut de la cloche du filtre d'aspiration en appuyant à fond sur la tige de soupape (2) **23**

Actionner la direction dans les deux sens jusqu'en butée.

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

Poser le bouchon-jauge.

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

06 SUSPENSION

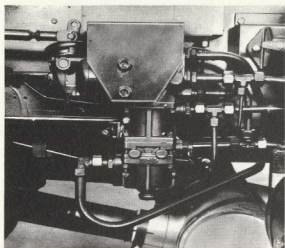
CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DANS LES CORPS D'AMORTISSEURS « HOUDAILLE »

Dévisser les bouchons de remplissage **24**

Contrôler le niveau, celui-ci doit se situer entre 5 et 10 mm en dessous du bord de l'orifice de remplissage.

Au besoin compléter par de l'huile spéciale, à l'exclusion de tout autre liquide, introduite au moyen d'une seringue à col mince.

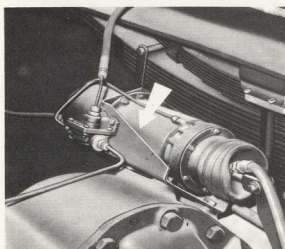
Vérifier également si les boulons de fixation de l'appareil sont bien serrés.



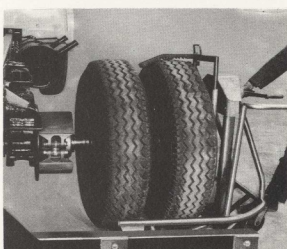
Épuration sur la centrale de frein 25



Cylindre frein Avant CAG 26



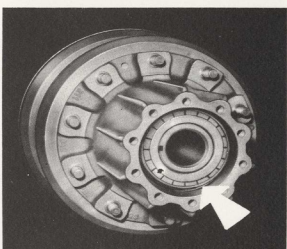
Cylindre de frein Arrière à verrou CAG 27



Dépose de l'ensemble moyeu-roue-tambour arrière 28



Extraction du joint d'étanchéité du moyeu arrière 29



Graissage des roulements du moyeu arrière 30

08 FREINS

CENTRALE DE FREINAGE 25

Cet appareil est un organe de sécurité essentiel. Comme tel, il est protégé par des plombs. Le retrait de ces plombs vous prive du bénéfice de la garantie et peut impliquer votre responsabilité en cas d'accident.

L'entretien de cet organe est à effectuer exclusivement par votre Succursale concessionnaire ou agent UNIC.

NETTOYAGE ET GRAISSAGE DES CYLINDRES DE FREIN

26 Cylindres de frein Avant.

27 Cylindres de frein Arrière.

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 (DAHL-2100).

GRAISSAGE DES MOYEUX

Déposer les ensembles moyeux-roues-tambours à l'aide du chariot TRANSELEV **28**

Extraire les joints d'étanchéité **29** puis les roulements coniques.

Déposer la graisse usagée. Nettoyer les roulements.

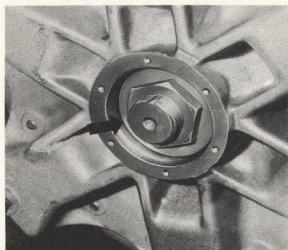
Dépoussiérer les mécaniques de frein.

CONTROLLER VISUELLEMENT GARNITURES ET TAMBOURS

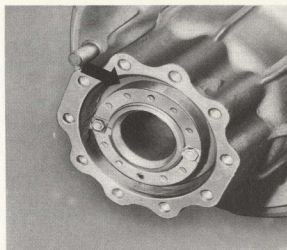
Enduire de graisse neuve (graisse à roulement) l'intérieur du moyeu et les roulements coniques **30**

Remonter les roulements intérieurs, les joints d'étanchéité graissés.

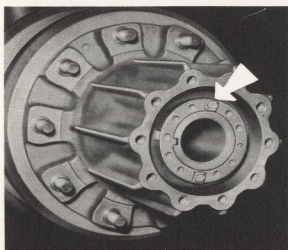
Reposer les ensembles moyeu-roue-tambour.



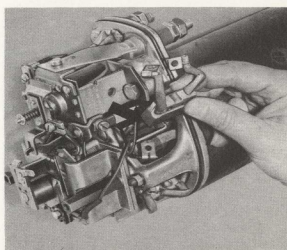
Contrôle du jeu de la rondelle
essieu Avant 31



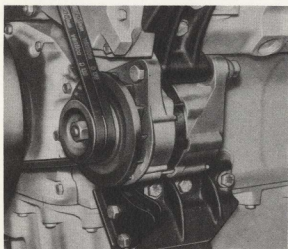
Contrôle du jeu de la rondelle
pont AR. châssis routier 32



Freinage de l'écrou de réglage
des roulements de moyeu arrière 33



Entretien du démarreur 34



Alternateur FIAT 35

08 FREINS (suite)

RÉGLAGE DES ROULEMENTS CONIQUES DES MOYEUX

Instructions pour le réglage des roulements de moyeux.

— **Châssis 4×2 et 6×2**

Les écrous de fusée d'essieux avant et les écrous de trompettes arrière seront serrés à l'aide d'une clé dynamométrique réglée à 20 m.da.N

Lors de ce serrage, prendre la précaution de faire tourner la roue, 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.

S'assurer que la rondelle entre écrou et roulement n'est pas bridée

31 32

Freiner correctement les écrous de moyeux. **33**

— **Châssis 27.64, 27.66.**

Jeu au montage des roulements coniques des moyeux du tandem et Pont Avant : 0,05 à 0,02 mm

REMARQUE. — Il est recommandé de confier ces opérations à votre Succursale, Concessionnaire ou Agent UNIC.

09 ÉLECTRICITÉ

ENTRETIEN DU DÉMARREUR

Déposer le couvercle arrière.

Vérifier : le coulissement des balais dans leurs supports.

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

L'encrassement du collecteur.

Huiler le palier avant.

Déposer la vis sur la bride de fixation, introduire quelques gouttes d'huile **34**

ENTRETIEN DE L'ALTERNATEUR **35**

— Nettoyer soigneusement les bagues collectives.

— Contrôler l'état d'usure et de contact des balais.

Si ces derniers doivent être remplacés, prendre garde que les nouveaux soient de la même qualité que ceux déposés.

CONSEILS PRATIQUES

	pages
Serrage des culasses	96
Remplacement DAMPER caoutchouc " HOLSET "	97
Moteur, protection contre le froid	97
Moteur, utilisation en pays chauds	97-99
Vidange et remplissage du circuit de refroidissement	99
Moteur, utilisation en altitude	100
Installation pneumatique, protection contre le froid	100
Installation pneumatique, utilisation en pays chauds	100
Pneumatiques, pression de gonflage	100
Permutation des roues	101-102
Tableau de gonflage des pneumatiques (véhicules ROUTIERS) ..	103
Électricité, accumulateurs-alternateurs	105
Feux supplémentaires	106
Prise de mouvement continu	107
Basculement de la cabine et purge du circuit hydraulique	109
Tableau d'affectation des lampes	110

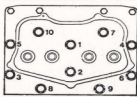
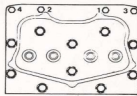
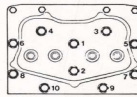
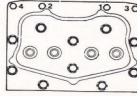
SERRAGE DES CULASSES

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	CHASSIS 270 Moteur M 62S	CHASSIS 340 Moteur V 85S	ORDRE DE SERRAGE
1	10 m.da.N à 12 m.da.N	15 m.da.N à 18 m.da.N	
2	5 m.da.N à 6 m.da.N	5 m.da.N à 6 m.da.N	
3 4 5	13 m.da.N 19 m.da.N 25 m.da.N à 28 m.da.N	19 m.da.N 28 m.da.N 37 m.da.N	
6	5 m.da.N à 6 m.da.N	5 m.da.N à 6 m.da.N	

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

IMPORTANT

Remplacement systématique du DAMPER caoutchouc "HOLSET" tous les 300.000 km.

PROTECTION CONTRE LE FROID**HUILE MOTEUR**

A partir d'une température ambiante inférieure à 0 °C, utiliser une huile SAE 20 W détergente supplément 1. (voir chapitre ravitaillement page 17).

GAS-OIL

Le gas-oil gèle vers -32 °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 -10 °C.

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 89)

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

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

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

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

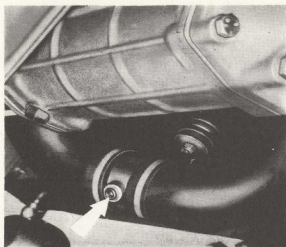
NOTA : Les véhicules neufs livrés pendant l'hiver, sont protégés jusqu'à -16° C

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

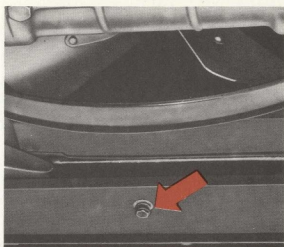
UTILISATION EN PAYS CHAUDS**HUILE MOTEUR**

Au dessus d'une température ambiante de + 35° C, utiliser une huile SAE 50 détergente supplément 1. (voir chapitre ravitaillement page 17).



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

1



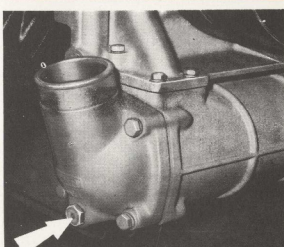
Bouchon de vidange sur radiateur CA Groupe

2



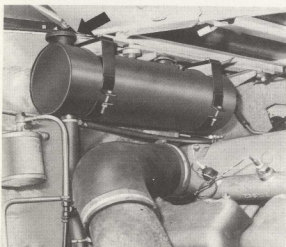
Bouchon de vidange gauche sur bloc-cylindres

3



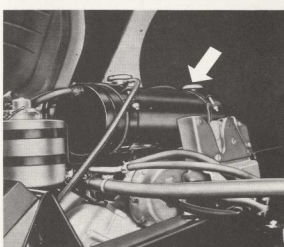
Bouchon de vidange d'eau sur échangeur thermique

4



Orifice de remplissage d'eau du réservoir 340 CSA

5



Orifice de remplissage d'eau du réservoir CA Groupe

6



MOTEUR (suite)

UTILISATION EN PAYS CHAUDS

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

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

340 CSA **1** 340, CA Groupe **2**

Les bouchons droit et gauche sur le bloc-cylindres

270 et 340 **3**
CSA et CA

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

340 CA et CSA **4**

RINCAGE

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 = $80\text{ °C} \pm 2$

Après 8 mm de course = $90\text{ °C} \pm 2$

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 réservoir 340 CSA **5**

Orifice de remplissage du réservoir 270-340 CA Groupe **6**

00

MOTEUR (suite)

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

06

SUSPENSION

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 103)

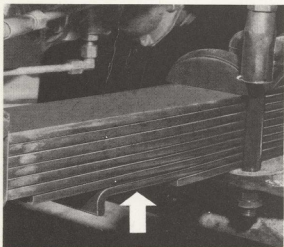
06

SUSPENSION (suite)

PERMUTATION DES ROUES

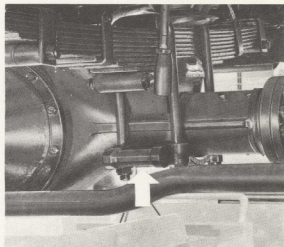
Emplacement des prises de cric :

- 7** Essieu avant tous types
- 8** Pont avant 27.66
- 9** Pont arrière 4 × 2 avec barre stabilisatrice
- 10** Pont arrière et inter 27.66, 27.64, T 340 A 6 × 4, ne jamais soulever le véhicule par l'axe du balancier.



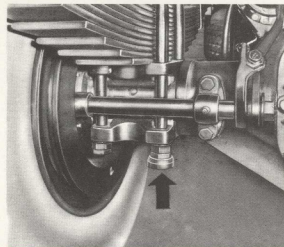
Emplacement cric sous essieu AV

7



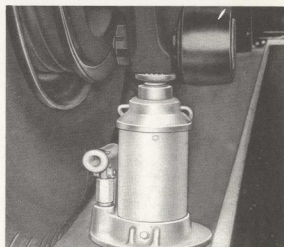
Emplacement cric sous pont AV 27 x 66.

8



Emplacement cric sous Pont AR 4 × 2

9



Emplacement cric pour 27 × 66 - 27 × 64 - T 340 A 6 × 4

10

TABLEAU DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES



IMPORTANT — Les pressions de gonflage des pneumatiques affectés aux châssis «chantiers» sont déterminées par les manufactures en fonction du genre d'utilisation.

REMARQUE - Vérifier la pression des pneumatiques à froid. Rétablissez si nécessaire par rapport aux valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous.

TYPE DE VÉHICULE	MICHELIN			DUNLOP			KLÉBER-COLOMBES		
	Dimensions	Pression gonflage		Dimensions	Pression gonflage		Dimensions	Pression gonflage	
		Avant	Arrière		Avant	Arrière		Avant	Arrière
P 270 A 2	F 20XSC	6,500	8,500	F 20 SP-SC	7,250	8,500	1 200-20 V10	7,250	8,500
	XB-SC	—	—	1 200-20 SP-SC	7,500	—	1 200-20 V10-Tub	—	—
	XL-SC	—	—	1 200-20 SP	—	—	1 200-20 V10 Lug	—	—
	1 200-20 X-SC	6,750	—	1 200-20 SP-ROC	—	—			
	XB-SC	—	—	1 200-20 SP-TGM	—	—			
	1 200-20 X	—	—	6/20 3B	—	—			
P 270 A2 Armée	XB	—	—	6/20 ROC	—	—			
	XL	—	—	1 200 20 (6/20) PGS	—	—			
	F 20 SC	6,000	7,000						
	F 20 Y-SC	—	—						
	F 20	—	—						
F 20 Y	—	—							
P 270 AB	E 20 XT	8,000	8,000						
T 270 A2	F 20 X-SC	5,500	8,500						
	XB-SC	—	—						
	XL-SC	—	—						
	1 200-20 X-SC	5,750	—						
	XB-SC	—	—						
T 340	1 200-20 X	—	—						
T 340 A	XB	—	—						
	XL	—	—						
	F 20 SC	5,500	7,000						
	F 20 Y-SC	—	—						
	F 20	—	—						
F 20 Y	—	—							
T 270	F 20 X-SC	5,500	8,500	F 20 SP-SC	5,750	8,500			
	XB-SC	—	—	1 200-20 SP-SC	6,000	—			
	XL-SC	—	—	1 200-20 RB6	—	—			
	1 200-20 X-SC	5,750	—	1 200-20 SP-ROC	—	—			
	XB-SC	—	—	1 200-20 SP-TGM	—	—			
	1 200-20 X	—	—	6/20 3B	4,750	7,500			
	XB	—	—	6/20 ROC	—	—			
	XL	—	—	1 200-20 (6/20) PGS	4,000	6,750			
	F 20 SC	5,500	7,000						
	F 20 Y-SC	—	—						
F 20	—	—							
F 20 Y	—	—							
P 270 A 6 x 2/2	E 20 X-SC	7,500	7,000	1 100-20 SP-SC	8,000	7,250	1 200-20 V10	7,250	6,500
	1 200-20 X-SC	7,000	6,750	1 100-20 SP	—	—	1 200-20 V10 Lug	—	—
	1 200-20 XB-SC	—	—	1 100-20 SP-ROC	—	—	1 100-20 V10 Lug	8,000	7,000
				1 100-20 SP-TGM	—	—			
	E 20 X	7,500	7,000	5/20 3B	7,000	6,250			
	XB	—	—	5/20 ROC	—	—			
	1 200-20 X	7,000	6,750	1 200-20 SP	7,500	6,750			
	XB	—	—	1 200-20 SP-ROC	—	—			
				1 200-20 SP-TGM	—	—			
				6/20 3B	6,250	5,500			
			6/20 ROC	—	—				
			1 200-20 (6/20) PGS	5,500	4,750				
			1 200-20 SP-SC	7,500	6,750				
T 340 A 6 x 4	D 20 X	7,750	6,500	1 000-20 SP	7,750	6,250	1 000-20 V10	7,750	6 500
	D 20 X-ZZ	—	—	1 000-20 SP-ROC	—	—	1 000 X 20 V10 Lug	—	—
	D 20 X-B	—	—	4/20 3B	7,250	5,750			
	D 20 X-MS	—	—	1 100-20 SP	—	6,000			
	D 22,5 X-SC	—	—	1 100-20 SP-ROC	—	—			
				1 100-20 SP-TGM	—	—			
				1 100-20 SP	—	—			
				5/20 3B	6,250	5,000			
				5/20 ROC	—	—			
				1 200-20 SP	6,750	5,500			
			1 200-20 SP-ROC	—	—				
			1 200-20 SP-TGM	—	—				
			6/20 3B	5,500	4,500				
			6/20 ROC	—	—				
			1 200-20 (6/20) PGS	4,750	3,750				

ACCUMULATEURS

GENERALITES

Maintenir les accumulateurs dans un état de propreté rigoureuse.

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

Compléter le niveau de l'électrolyte avec de l'EAU DISTILLÉE uniquement. 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 = 1,28 soit 31° Bé

Batterie déchargée = 1,25 soit 16° Bé

Si le véhicule doit être immobilisé pour une longue durée, confiez vos 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 :

- 5° Bé résiste à une température de — 2,5 °C
- 10° Bé résiste à une température de — 5,5 °C
- 20° Bé résiste à une température de — 16,5 °C
- 24° Bé résiste à une température de — 20 °C
- 25° Bé résiste à une température de — 29 °C
- 30° Bé résiste à une température de — 40 °C

UTILISATION EN PAYS CHAUDS

Contrôler fréquemment le niveau de l'électrolyte - 10 mm au-dessous 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 les batteries.
- Ne pas souder à l'arc, avec une masse au véhicule, sans avoir déconnecté l'alternateur.
- Ne pas démarrer un véhicule en le remorquant, si les batteries sont débranchées.

BRANCHEMENT DE FEUX RÉPÉTITEURS DE CLIGNOTANTS DE REMORQUE

Véhicules Tracteurs et Remorqueurs Cabine avancée

Dans le cas de montage de feux répéteurs latéraux de remorque, il est impératif de tirer une ligne électrique supplémentaire pour chaque feu, à partir des bornes « Feux supplémentaires non contrôlés » disponibles sur la centrale clignotante **13**

Puissance maxi admissible pour les lampes supplémentaires : 2 × 21 w par cote.

