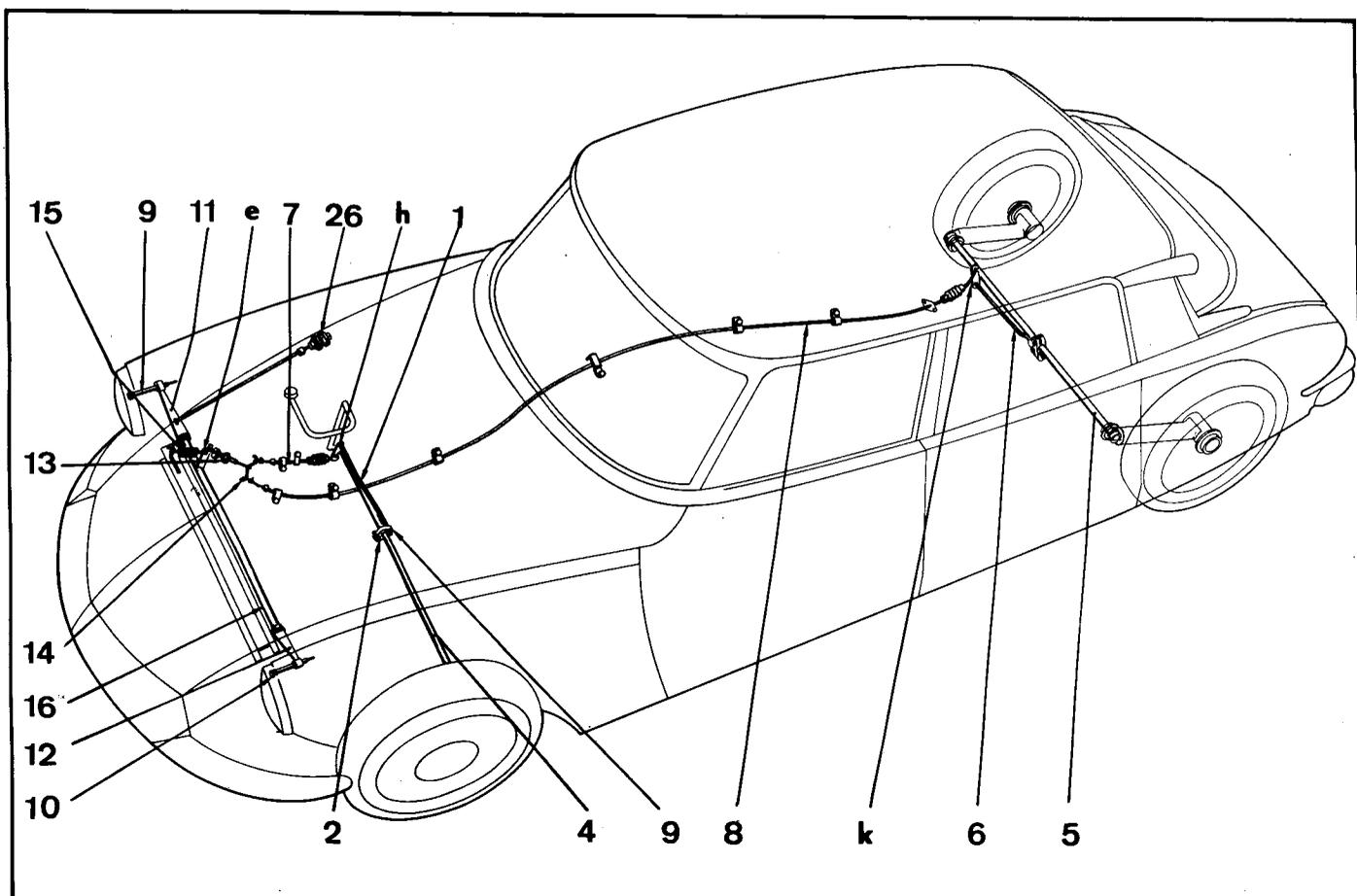


## I - PHARES PRINCIPAUX A COMMANDE DYNAMIQUE

VEHICULES DX.D.J

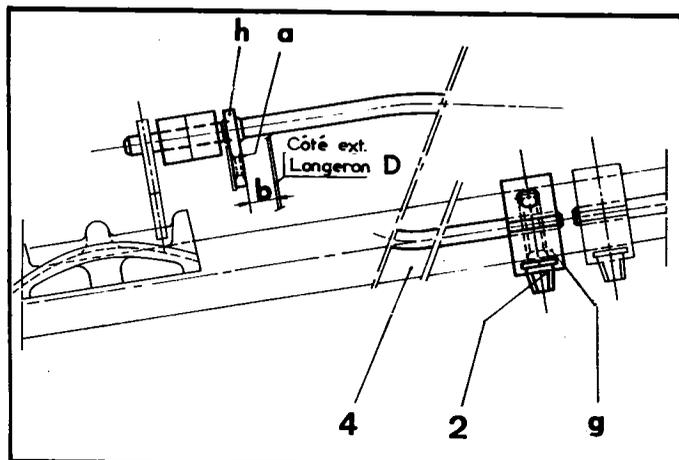
→ Septembre 1967



- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| 1. Tige de commande dynamique AV.       | 10. Tige de commande gauche        |
| g. Collier de la tige de commande (1)   | 11. Levier de commande droit.      |
| h. Levier accroche-câble de la tige (1) | 12. Levier de commande gauche.     |
| 4. Barre anti-roulis AV.                | 13. Manchon de réglage.            |
| 5. Barre anti-roulis AR.                | 14. Intégrateur.                   |
| 6. Tige de commande dynamique AR.       | 15. Ressort de rappel              |
| 7. Câble de commande dynamique AV.      | e. Levier de la barre de commande. |
| 8. Câble de commande dynamique AR.      | 16. Barre de commande              |
| 9. Tige de commande droite.             | 26. Temporisateur.                 |

## II - PRE-REGLAGE DE LA COMMANDE DE PHARES.

D. 54-4

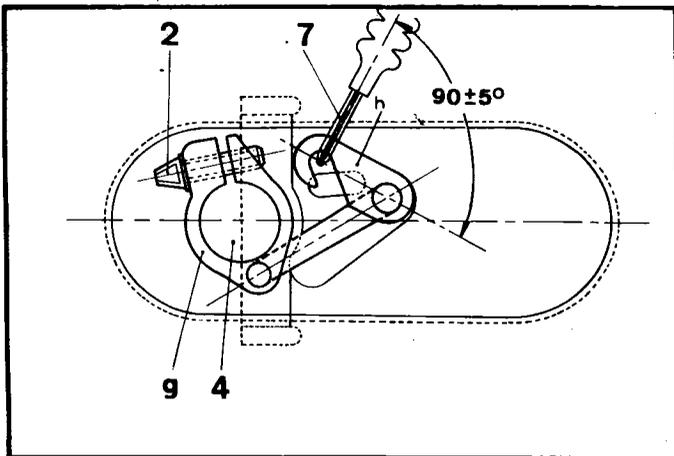


REMARQUE IMPORTANTE : S'assurer que le véhicule est en ordre de marche, hauteurs réglées, pneus gonflés correctement.  
Mettre le levier de commande manuelle de hauteur en position *route*.

1. Positionner la tige de commande dynamique AV sur la barre anti-roulis AV (4).

- a) Positionnement latéral : Mesurer la cote « b » (comprise entre la face « a » du levier accroche-câble « h » et le côté extérieur du longeron droit). Elle doit être  $b = 8,5$  à  $10,5$  mm. Si nécessaire déplacer le collier « g » sur la barre anti-roulis (4) après avoir desserré la vis (2) du collier « g ».

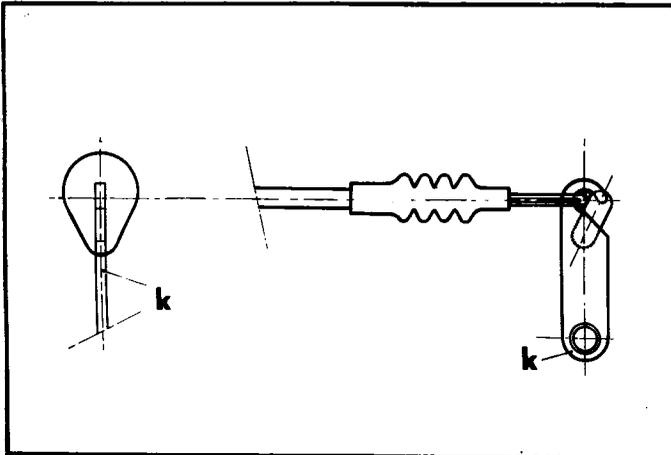
D. 54-5



b) Positionnement angulaire : Obtenir un angle de  $90^\circ \pm 5^\circ$  entre l'axe du levier accroche-câble « h » et le câble (7) en déplaçant s'il y a lieu le collier « g » sur la barre anti-roulis.

c) Serrer la vis (2) du collier de serrage sur la barre anti-roulis (4).

D. 54-3



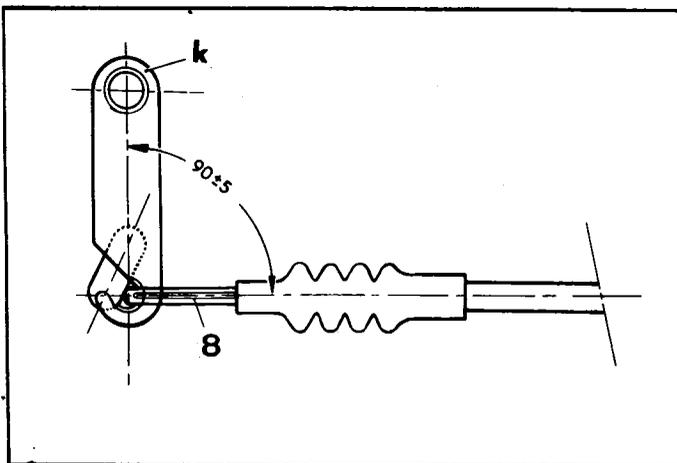
2. Positionner la tige de commande dynamique AR. (6) sur la barre anti-roulis AR. (5).

a) Déposer la tôle de protection de commande de correcteur AR.

b) Positionnement latéral : placer le levier « k » accroche-câble dans l'axe du trou de passage du câble dans l'unit AR.

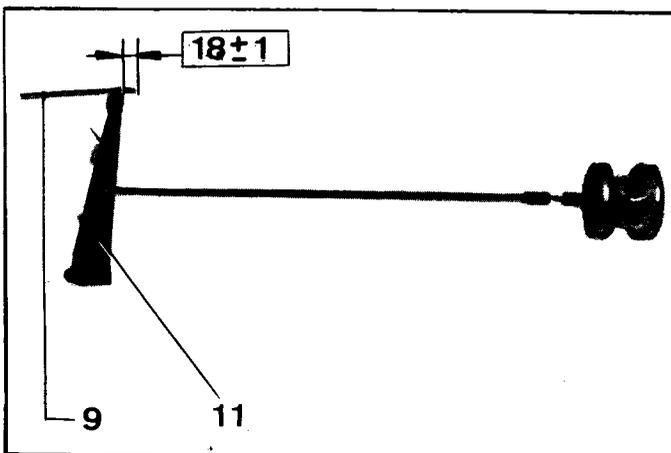
Sans gêner le fonctionnement, le levier « k » peut être décalé de 2 mm maxi à droite ou à gauche de l'axe du trou.

D. 54-2



c) Positionnement angulaire : Obtenir un angle de  $90^\circ \pm 5^\circ$  entre l'axe du levier (k) accroche-câble et le câble (8).

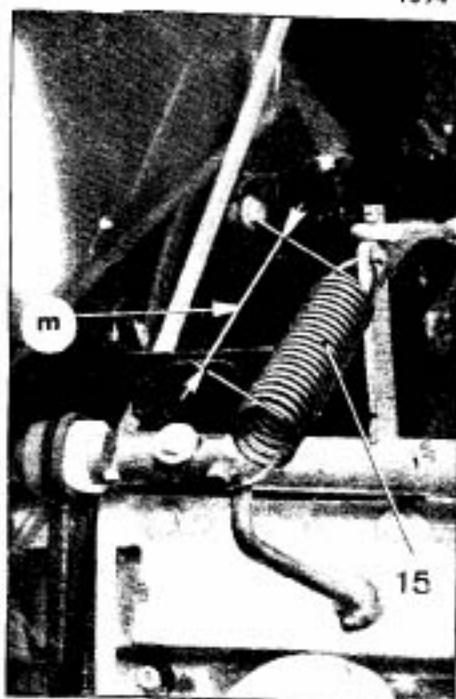
1396



3. Régler provisoirement les tiges de commande (9) et (10) vissées dans les leviers droit (11) et gauche (12) pour obtenir un dépassement de  $18 \pm 1$  mm.

Pour les repères (10) et (12), se reporter au schéma de la page 1 même opération.

1394



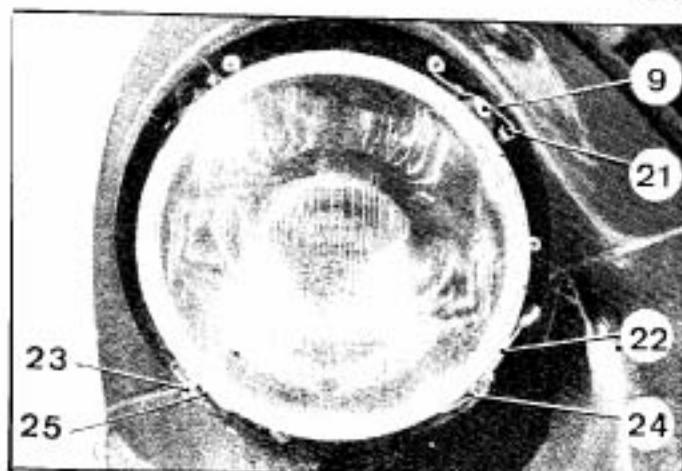
4. Régler la longueur du ressort de rappel (15). Cette longueur doit être  $m = 70 + \begin{smallmatrix} 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$  mm, mesurée comme indiqué sur la photo.

Pour obtenir cette cote :

- Débrancher l'ensemble des commandes.
- Maintenir le levier (e) de façon que le plan d'assemblage de la glace et de l'optique soit sensiblement parallèle au plan du bord tombé du phare.

Accrocher le levier au ressort de rappel (15), choisir le trou du levier qui permet d'obtenir la cote «m» la plus voisine de  $70 + \begin{smallmatrix} 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$  mm.

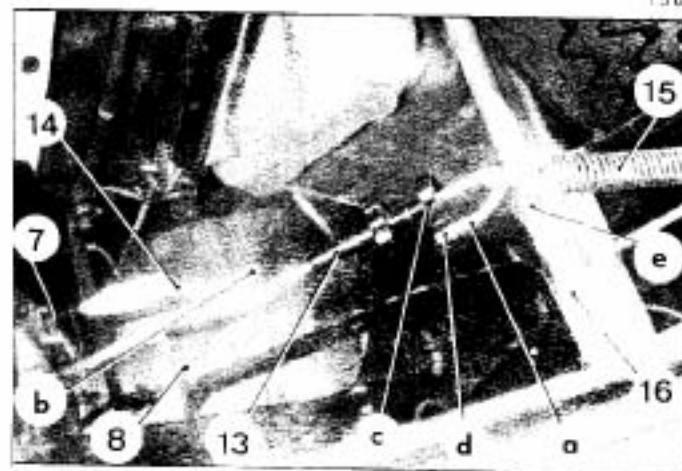
1397



- Si nécessaire régler à nouveau les tiges de commande (9) et (10), préréglées au § 3. Le dépassement des tiges de commande après cette opération doit être compris entre 8 et 28 mm.

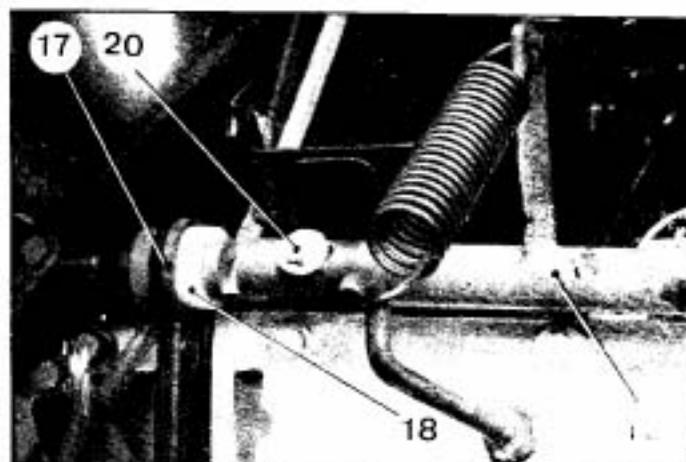
Manuel 583-1

1502



- Positionner la biellette de commande (13).  
Diriger la partie recourbée «a» de la biellette AV de l'ensemble (13) vers l'aile AV droite.  
Diriger la partie recourbée «b» de la biellette AR de l'ensemble (13) vers le moteur.  
Visser le bouton de réglage jusqu'au moment où la face «c» de celui-ci arrive en face du repère médian «d» de la biellette AV.
- Régler la longueur des deux câbles (7) et (8) à l'aide des vis des serre-câbles pour que la biellette (13) de commande soit sensiblement perpendiculaire à l'axe passant par les attaches des câbles sur l'intégrateur (14), et que le plan d'assemblage de la glace et de l'optique du phare côté droit soit sensiblement parallèle au plan du bord tombé de la porte de ce phare.

1394

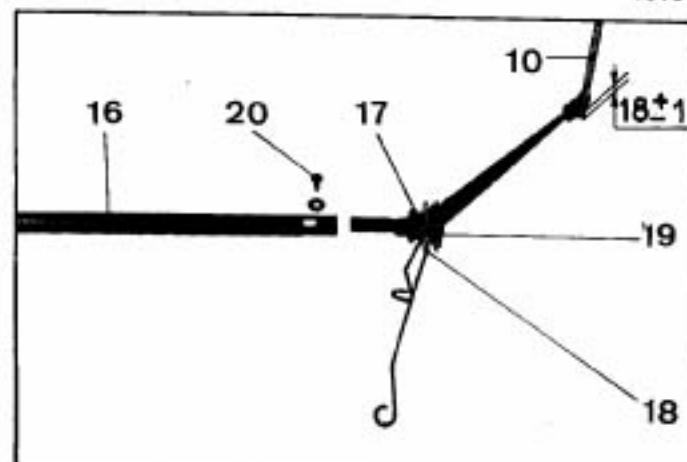


### 5. Contrôler le fonctionnement de la barre (16) de commande.

REMARQUES : Pour que cette barre articule sans contrainte il faut :

- que les paliers (18) plaquent correctement sur les joues d'ailes,
- que les joints caoutchouc (17) soient montés correctement sur les paliers (18) côté moteur et plaquent sur les joues d'ailes,
- que le jeu latéral de la barre soit bien réglé,
- que si l'on déplace la barre vers la droite, elle revienne facilement vers la gauche du véhicule et que le levier vienne plaquer correctement sur le palier côté droit.

1395



Régler le jeu latéral de la barre, ce jeu doit être de 2 à 4 mm.

- a) Pousser la barre vers la droite et mettre en contact le ressort, le palier (18) et la rondelle (19).
- b) Mesurer, sur le côté droit, le jeu qui existe alors entre le levier et le palier, il doit être compris entre 2 et 4 mm.

Dans le cas contraire, desserrer les vis (20) de fixation de la barre (16) de commande. Déplacer la barre latéralement (des boutonnières sont prévues dans la barre pour permettre ce mouvement). Serrer les vis (20) et contrôler à nouveau le jeu.

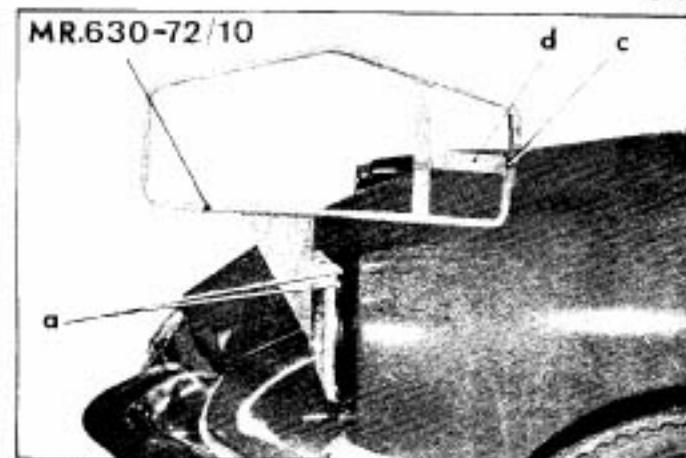
### 6. Vérifier la commande dynamique des phares.

Avant de procéder au réglage des phares proprement dit, il est conseillé de vérifier le fonctionnement de la commande dynamique des phares.

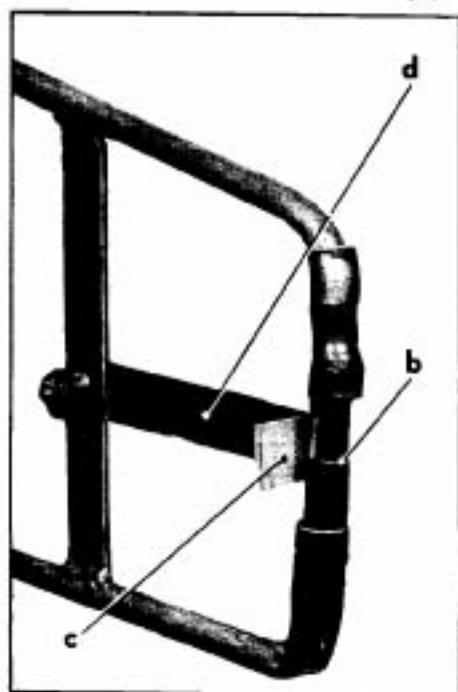
Pour cela :

- a) Mettre le véhicule en position *extrême haute*
  - b) Déposer la porte du phare gauche.
  - c) Poser l'appareil MR. 630-72/10 sur l'optique de phare (voir photo). Cet appareil doit être d'aplomb et vertical. Vérifier que les deux pattes «a» d'accrochage prennent bien appui sur la partie arrière de la sangle de l'optique.
- Régler l'index (d) pour que le repère (c) soit en face du niveau du liquide dans le tube plastique.
- d) Procéder alors à la manoeuvre suivante pendant laquelle le niveau du liquide ne doit pas bouger d'une manière sensible (7 mm maximum).
- Appuyer fortement sur la pédale de frein principal et, à l'aide du levier de commande manuelle de hauteur, faire descendre la voiture le plus lentement possible. L'avant descend seul d'abord jusqu'à ce que le levier de commande de hauteur soit en position *route*. Ensuite, l'AV, et l'AR, descendent à peu de chose près simultanément pendant que l'on continue à abaisser le levier jusqu'en position *extrême basse*.

1816



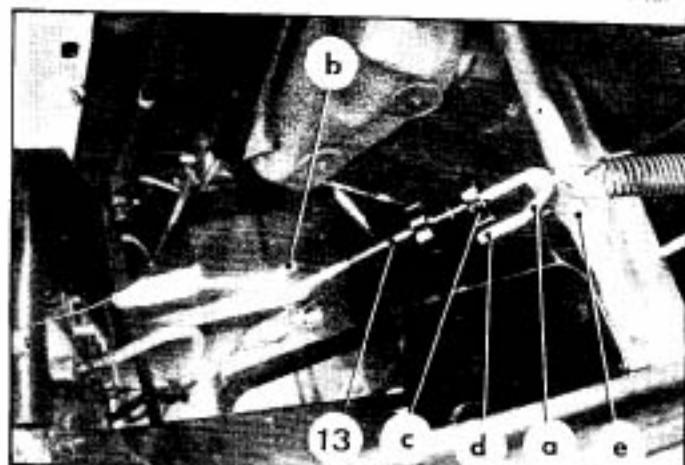
1817



1397



1503



ATTENTION : Si la manoeuvre est trop rapide, le temporisateur monté sur l'aile AV.D. intervient et retarde sensiblement le mouvement du phare.

De cette manière, il est possible de vérifier si la commande AV. ou la commande AR. de phares ne fonctionne pas. Dans ce cas, le liquide ne reste pas en face du repère durant l'une ou l'autre des phases de descente de la voiture.

S'il y a des durrs dans la commande, le liquide boueera par saccades.

e) Si le liquide se déplace de plus de 7 mm dans le tube il faut vérifier les points durs qui gênent le fonctionnement de la commande dynamique des phares et le positionnement du temporisateur (voir § 10, même Op.).

REMARQUE : Si l'on ne possède pas l'outil MR.630-72/10 procéder comme indiqué sur la gamme D.540-0 §10 page 8.

### III - REGLAGE DES PHARES.

#### 7. S'assurer

- que l'épingle supérieure (21) est en tension sur la gorge de la tige de commande (9)
- que le ressort (22) s'encastre dans le ressort d'arrêt de la vis pour l'empêcher de glisser
- que le phare décroché du haut, tourne librement (sinon vérifier la position des fils et des fiches qui peuvent accrocher dans le boîtier),
- que la pointe des ressorts inférieurs (22) et (25) appuie sur le phare,
- que les vis pivots inférieures sont bien positionnées dans les trous des paliers
- que les fils passent par le trou du bas du phare
- que le trou du haut est obturé par un bouchon caoutchouc (dans le cas contraire, la pression de l'air en marche rapide, fait relever le phare)
- que la porte de phare est celle prévue pour les phares à commande dynamique.

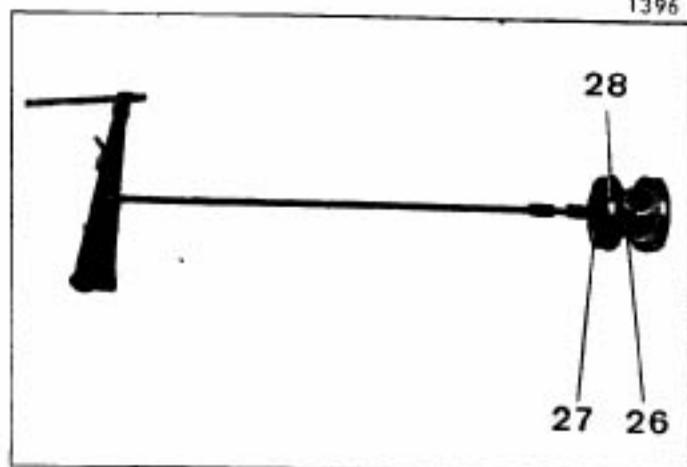
8. Mettre le circuit sous pression et laisser tourner le moteur au ralenti pendant le réglage.

#### 9. Régler les phares.

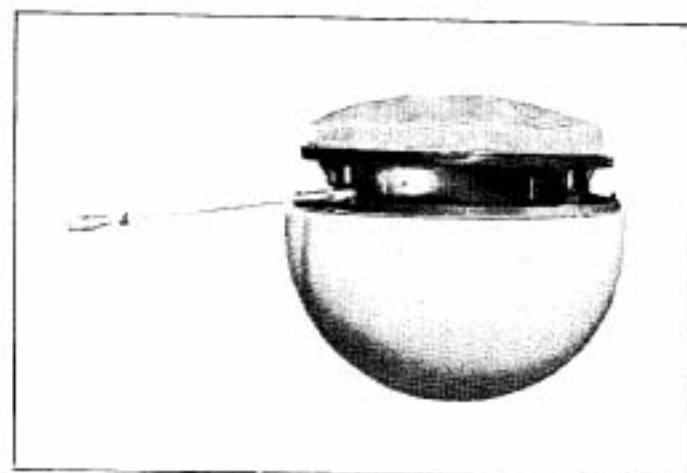
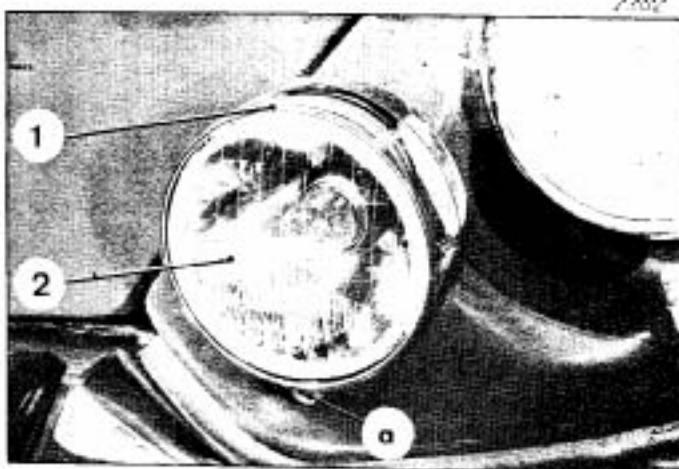
Utiliser un appareil genre «Regiolux» ou «Régloscope» S'assurer que le véhicule et l'appareil de réglage sont sur un même plan.

- a) Desserrer, sans les déposer, les deux vis fixant le temporisateur (26) sur l'aile AV et s'assurer que pendant le réglage, le temporisateur (26) ne limite pas les mouvements.
- b) Pour régler le faisceau horizontalement, agir sur la vis inférieure (23).
- c) Pour régler le faisceau verticalement, agir sur la tige de commande (9).
- d) Si les deux phares sont réglés trop bas ou trop haut, régler la longueur de la biellette de commande (13) à l'aide de son manchon. Celui-ci ne doit pas être déplacé de plus de deux graduations par rapport à la graduation médiane.

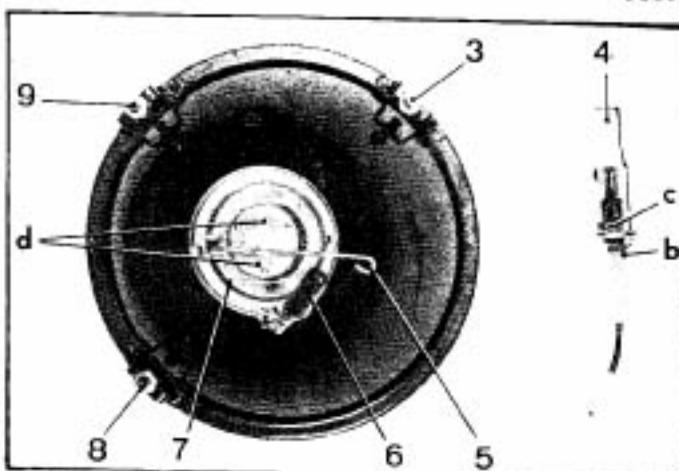
1396



2302



2303

**REMARQUE :**

- Ne pas appuyer sur la vis de réglage avec le tournevis. Après chaque réglage tapoter sur la glace de phare pour stabiliser sa position.
- Ne pas dérégler la vis (24) arrêtée par un écrou à six pans.

**10. Régler la position du temporisateur**

Avec le pouce et l'index maintenir les 2 coupelles (27) à fleur des 2 bagues de maintien (28) de ces coupelles. Le corps du temporisateur prend une position telle que le tiroir se trouve au milieu de sa course.

**IV - REMPLACEMENT D'UNE LAMPE A IODE. PRECAUTIONS.**

N'effectuer cette opération que phares éteints. Après utilisation des projecteurs, il est prudent de laisser refroidir cinq minutes, avant de procéder à une manipulation.

Ne pas toucher l'ampoule avec les doigts. Si on le faisait par inadvertance nettoyer l'ampoule soigneusement avec un peu d'eau savonneuse, la sécher avec un chiffon non pelucheux

**DEPOSE.**

11. Déposer :
  - l'enjoliveur (1) en le tirant au moyen de la patte (a),
  - le bloc optique (2) en le tirant jusqu'à ce que les 3 vis (3), (8) et (9) de réglage de phare soient dégagées complètement de leurs supports en plastique.
12. Déconnecter le fil d'alimentation de la lampe à iode et le fil (6) de masse.
13. Dégraffer le ressort (5) de maintien de la lampe. Dégager la lampe.

**POSE.**

14. Saisir la lampe à iode (4) en « h » et la mettre en place dans le projecteur en plaçant les ergots « c » de positionnement dans leur logement « d »
15. Agraffer le ressort (3).
16. Poser le fil d'alimentation.
17. Emboîter à fond le bloc optique (2) en engageant les trois vis de réglage (3); (8) et (9) dans leurs plots plastiques.
18. Engager la patte de centrage de l'enjoliveur (1) dans la fente de la parabole.

**V - REGLAGE DU PHARE**

Les phares à iode doivent être réglés de manière que les axes des 2 faisceaux lumineux soient parallèles entre eux, horizontaux et, parallèles au plan longitudinal de la voiture (utiliser un appareil genre « Régloscope » ou « Réglolux ».

19. Pour régler le faisceau horizontalement, agir sur la vis (3).
20. Pour régler le faisceau verticalement, agir sur la vis (8).
21. La vis (9) permet de modifier simultanément le réglage latéral et vertical.