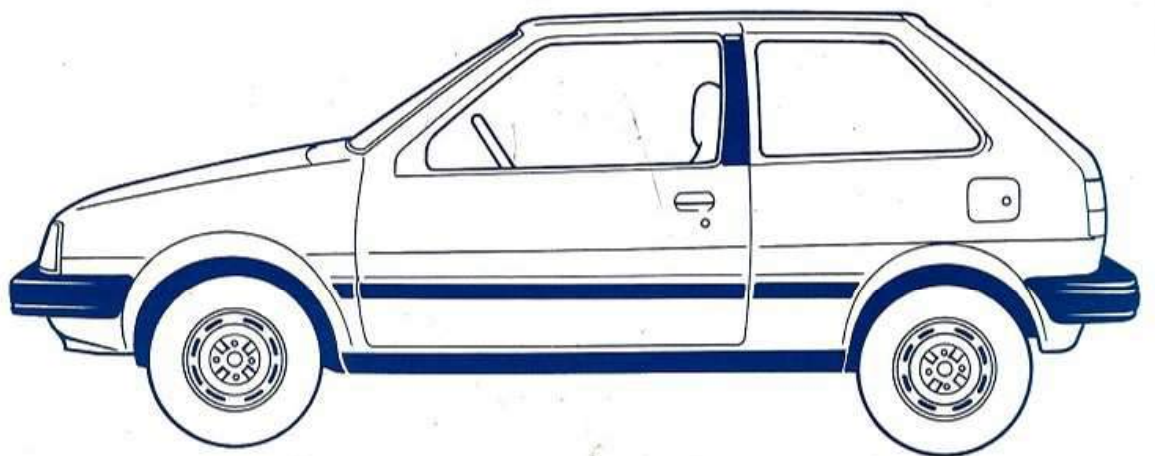




# NISSAN MARCH/MICRA

**SERIE DES MODELES K10**



*Z·ONE·DATSUN*

**MANUEL DE REPARATION**



# NISSAN MARCH/ MICRA

SERIE DES  
MODELES K10

## TABLE DE REFERENCE RAPIDE

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| GENERALITES _____                                                         | GI |
| ENTRETIEN _____                                                           | MA |
| ELEMENTS DU MOTEUR _____                                                  | EM |
| CIRCUIT DE LUBRIFICATION DU MOTEUR ET<br>CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT _____ | LC |
| CIRCUIT DE CARBURATION _____                                              | EF |
| SYSTEME DE DEPOLLUTION _____                                              | EC |
| COMMANDE, ALIMENTATION ET ECHAPPEMENT<br>DU MOTEUR _____                  | FE |
| EMBAYAGE _____                                                            | CL |
| BOITE/PONT MANUELLE _____                                                 | MT |
| BOITE/PONT AUTOMATIQUE _____                                              | AT |
| ESSIEU ET SUSPENSION AVANT _____                                          | FA |
| ESSIEU ET SUSPENSION ARRIERE _____                                        | RA |
| SYSTEME DE FREINAGE _____                                                 | BR |
| DIRECTION _____                                                           | ST |
| CARROSSERIE ET CHASSIS _____                                              | BF |
| CHAUFFAGE ET CONDITIONNEMENT D'AIR _____                                  | HA |
| EQUIPEMENT ELECTRIQUE _____                                               | EL |

# AVANT-PROPOS

---

Ce manuel couvre les travaux d'entretien et de réparation concernant les Nissan March et Micra, modèles de la série K10.

A des fins de sécurité et pour que le rendement des véhicules concernés soit optimal, prière de lire ce manuel complètement. Avant de commencer à entreprendre des travaux, il est particulièrement important d'avoir parfaitement assimilé les MESURES DE PRECAUTION signalées dans la section G1.

Toutes les informations communiquées au cours de cette publication sont fondées sur les données les plus récentes concernant le produit au moment de la mise sous presse. Nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques et méthodes de travail à n'importe quel moment, sans avis préalable.

---

## REMARQUE IMPORTANTE POUR LA SECURITE

La bonne réalisation du travail est essentielle aussi bien pour la sécurité du mécanicien que pour le bon fonctionnement du véhicule.

Les méthodes de travail traitées dans ce manuel d'atelier sont exposées de manière à ce que toutes les opérations puissent être menées à bien avec précision et en sécurité.

Les travaux varient en fonction des méthodes utilisées, de la compétence des mécaniciens et des outils et pièces détachées disponibles. Par conséquent, si des méthodes de travail, outils ou pièces non spécifiquement préconisées par NISSAN sont utilisés, il convient de commencer par s'assurer de ce que les méthodes choisies ne portent atteinte ni à la sécurité des mécaniciens, ni à celle du véhicule.



NISSAN MOTOR CO., LTD.

Service Technique pour l'Exportation  
Tokyo, Japon

## GENERALITES

# SECTION GI

GI

## SOMMAIRE

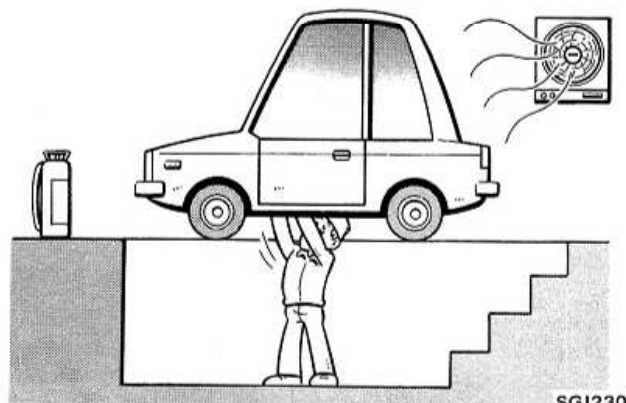
|                                                      |       |
|------------------------------------------------------|-------|
| MESURES DE PRECAUTION .....                          | GI- 2 |
| MODE D'EMPLOI DE CE MANUEL .....                     | GI- 4 |
| IDENTIFICATION DU VEHICULE .....                     | GI- 6 |
| CARBURANTS ET LUBRIFIANTS PRECONISES .....           | GI-10 |
| POINTS DE LEVAGE, DE REMORQUAGE ET DE FIXATION ..... | GI-11 |
| COUPLES DE SERRAGE DES BOULONS STANDARD .....        | GI-13 |

Z·ONE·DATSUN

## MESURES DE PRECAUTION

Les mesures de précaution mentionnées ci-après et dont le rappel n'est pas donné dans chaque section doivent absolument être respectées pour que le travail puisse être réalisé proprement et en toute sécurité.

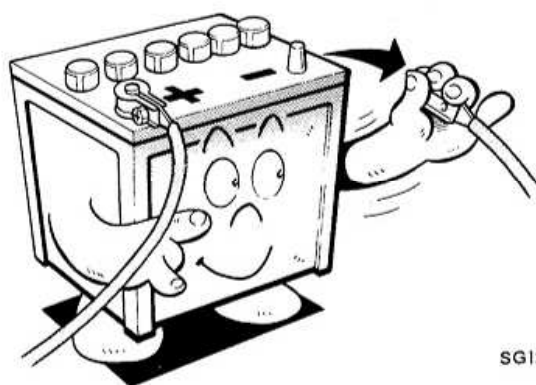
1. Ne pas laisser le moteur tourner longtemps dans un local insuffisamment ventilé.  
Aérer l'atelier le plus possible et ne pas y laisser de matériaux inflammables, ceci particulièrement en travaillant avec des substances inflammables ou/et empoisonnées telles que l'essence, le gaz réfrigérant etc. Si de tels travaux doivent être menés à bien dans un endroit mal ventilé tel qu'une fosse, veiller à prévoir une bonne aération.  
Ne pas fumer en travaillant sur un véhicule.



2. Lors du levage du véhicule sur cric, caler ses roues afin de l'immobiliser parfaitement. Après le levage sur cric, faire reposer son poids sur des chandelles d'atelier disposées aux endroits indiqués dans le paragraphe "Points de levage, de remorquage et de fixation". Ces travaux doivent être faits sur un sol parfaitement de niveau.



3. Lors de la dépose d'un dispositif lourd tel que le moteur, l'ensemble boîte de vitesses/pont avant ou la boîte de vitesses, faire attention à ne pas laisser tomber l'organe concerné, à ne pas perdre l'équilibre et à ne pas le laisser heurter d'autres pièces, particulièrement celles du circuit de freinage (tubes de frein, maître-cylindre etc.).
4. Toujours débrancher le câble de masse de la batterie avant d'entreprendre un travail pour lequel les circuits électriques peuvent ne pas être alimentés.

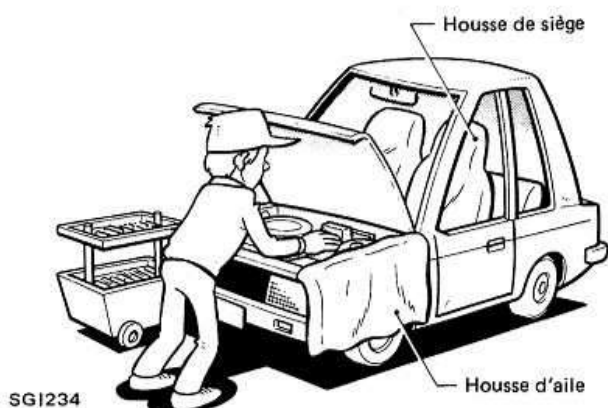


5. Ne pas toucher les pièces métalliques chaudes telles que le radiateur, le collecteur d'échappement, le pot d'échappement et le silencieux : il y a en effet risque de brûlure grave.



6. Avant d'entreprendre les travaux, poser une housse d'aile, de siège ou de plancher à l'endroit concerné afin de ne pas risquer d'infliger de rayures à cette partie. Attention à ce que les boucles et boutons des vêtements ne rayent pas la peinture!

## MESURES DE PRECAUTION



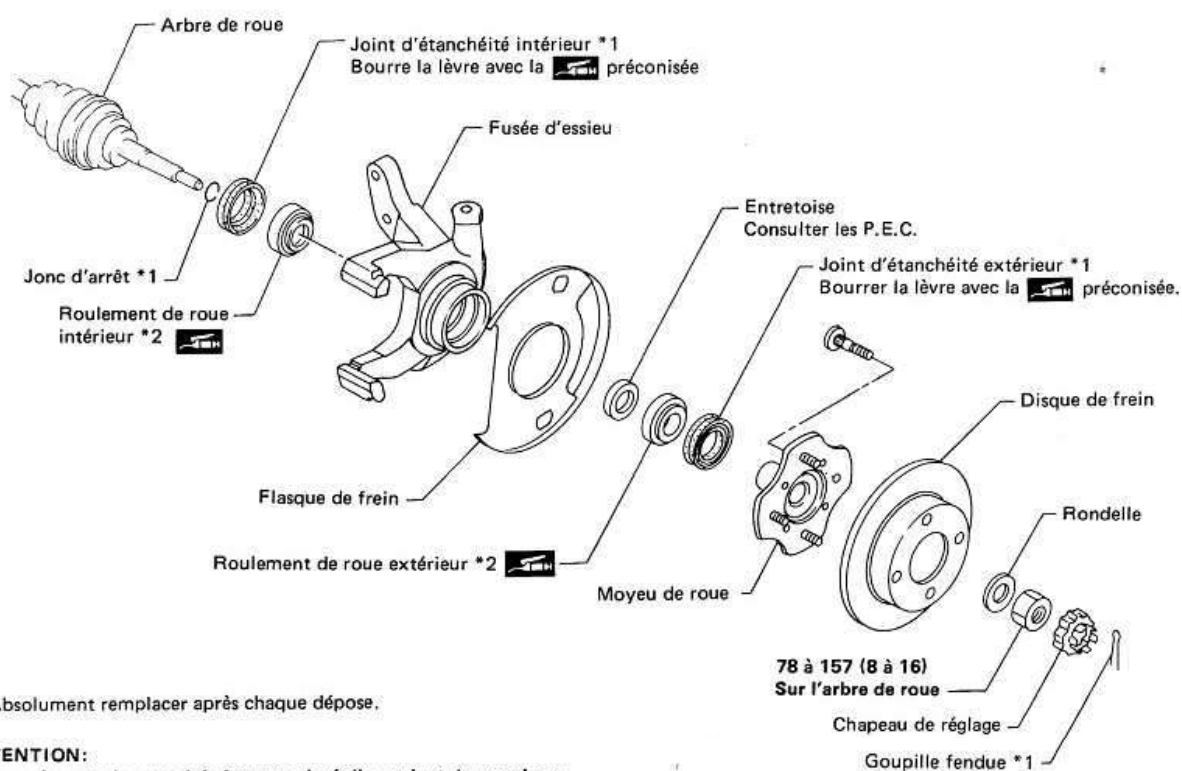
7. Nettoyer toutes les pièces démontées à l'aide du liquide ou solvant stipulé avant de passer aux travaux de vérification ou de remontage.
8. Absolument mettre les joints d'étanchéité, joints, joints toriques, rondelles-freins, goupilles fendues, écrous auto-bloquants etc. au rebut après les avoir déposés et les remplacer par des pièces neuves.
9. Les roulements à billes et roulements à aiguilles déposés doivent être remplacés par un jeu de cages extérieure et intérieure.
10. Ranger les pièces démontées selon leur implantation respective ainsi que leur ordre de dépose.
11. Après avoir débranché un tuyau à dépression ou un tuyau d'air, y attacher une étiquette indiquant son implantation convenable afin d'éviter tout risque de branchement erroné.
12. N'utiliser que les lubrifiants spécifiés au cours du paragraphe "Carburants et lubrifiants préconisés".
13. N'utiliser que des colles et étanchéifiants d'origine Nissan ou leurs équivalents.
14. Pour que les travaux puissent être réalisés efficacement, en sécurité et que le rendement ultérieur soit fiable, il est primordial d'utiliser les outils spécifiés.
15. Lors de chaque dépose de pièce des circuits de carburation, de lubrification, de refroidissement ou de dépression, vérifier s'il n'y a pas de trace de fuite au niveau de la conduite concernée.
16. Jeter l'huile de vidange ainsi que l'huile ayant servi au nettoyage des pièces de la manière prévue par les lois en vigueur.

# MODE D'EMPLOI DE CE MANUEL

1. La première page de ce manuel porte **DES INDEX DE REPORT RAPIDE** tels que **FA** qui permettent de retrouver rapidement n'importe quelle section puisqu'ils coïncident avec l'index correspondant de la première page de chacune d'entre elles.
2. La première page de chaque section est un **SOMMAIRE**.
3. **LE TITRE** de paragraphe est inscrit en haut de chaque page. Il est relatif aux organes, pièces et circuits.
4. **LES NUMEROS DE PAGE** sont composés de deux lettres correspondant à la section et d'un chiffre ou nombre (par ex. : "FA-5").
5. **L'ILLUSTRATION DE LA PREMIERE PAGE** de chaque section est une vue éclatée. Elle signale les couples de serrage, points à lubrifier et autres informations nécessaires à la bonne marche des travaux à réaliser.

"Exemple"

## ESSIEU AVANT — Moyeu de roue et fusée d'essieu



\*1 Absolument remplacer après chaque dépose.

\*2

### ATTENTION:

Si un roulement de roue doit être remplacé, il convient de remplacer les deux roulements (intérieur et extérieur) afin de ne pas risquer de mélanger des roulements de différentes marques.

: N·m (kg·m)

SFA494



# MODE D'EMPLOI DE CE MANUEL

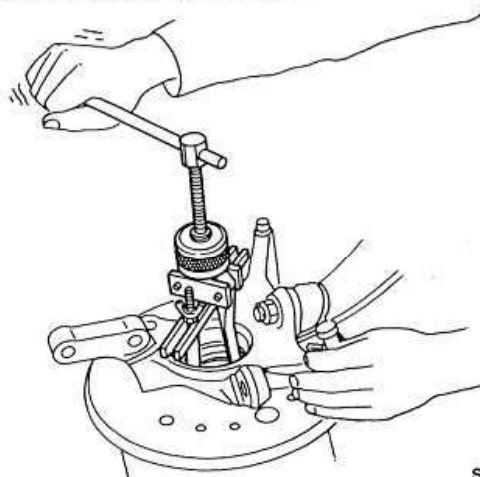
6. **LES PETITES ILLUSTRATIONS TELLES QUE CELLE CICONTRÉ** indiquent les points importants tels que vérification, emploi d'outil spécial, petites techniques de travail ou points non apparents ou difficiles n'étant pas mentionnés dans la grande vue éclatée.

Le cas échéant, les méthodes de montage, de vérification et de réglage des organes complexes tels qu'ensemble boîte de vitesses et pont avant ou boîte de vitesses etc. sont signalées en ordre de progression logique.

"Exemple"

## FUSEE D'ESSIEU

- Déposer les cages extérieures de roulement de roue.
- Si l'un des roulements de roue doit être remplacé, il convient de remplacer les deux roulements (intérieur et extérieur) ensemble.



SFA540

7. **SYMBOLES ET ABREVIATIONS** employés:



: Couple de serrage



: Graisser

Sauf indication contraire, utiliser la graisse à usages multiples préconisée.



: Huiler



: Passer du produit d'étanchéité



: Contrôler

P.E.C.:

Paramètres d'entretien et caractéristiques

GCHE, DRT/DRTE:

Gauche, droit/droite

B/M:

Ensemble boîte de vitesses manuelle et pont avant/boîte de vitesses manuelle

B/A:

Ensemble boîte de vitesses automatique et pont avant/boîte de vitesses automatique

8. Les principales **UNITES DE MESURE** employées au cours de ce manuel sont celles du Système de Mesures International. Les valeurs sont également notées en système métrique.

Exemple:

Couple de serrage

59 à 78 N·m (6,0 à 8,0 kg·m)

9. Un paragraphe de **DEPANNAGE** (recherche et rectification des défaillances) est ajouté aux sections traitant d'organes complexes.
10. Afin que les caractéristiques et outils spéciaux à utiliser puissent facilement être consultés, le dernier paragraphe de chaque section est constitué par des **PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES** ainsi que par une liste d'**OUTILS SPECIAUX**.
11. Les indications **ATTENTION** et **AVERTISSEMENT** signalent des mesures à prendre afin de ne pas risquer de se blesser ni de causer des dégâts au véhicule.

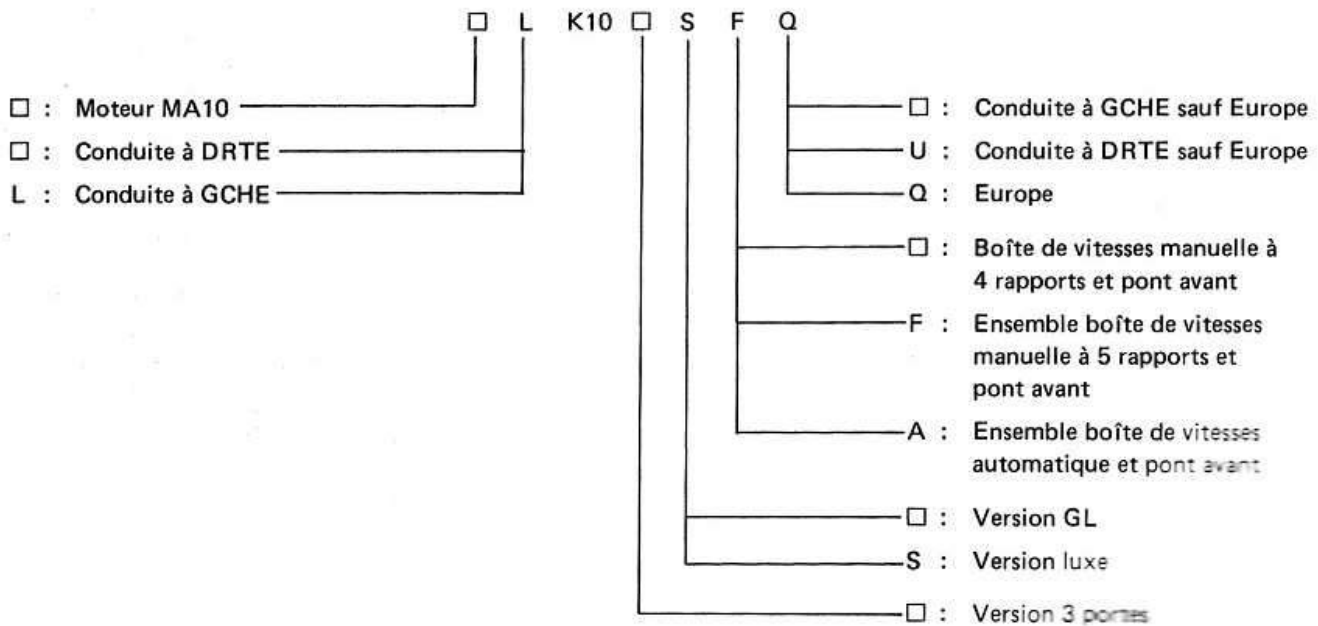
# IDENTIFICATION DU VEHICULE

## Différentes Versions du Modèle

| Desti-<br>nation | Catégorie           |    | Modèle             |                    | Moteur | Ensemble<br>boîte/pont | Format de jantes<br>et déport ... mm        | Format de<br>pneus  |
|------------------|---------------------|----|--------------------|--------------------|--------|------------------------|---------------------------------------------|---------------------|
|                  |                     |    | Conduite<br>à GCHE | Conduite<br>à DRTE |        |                        |                                             |                     |
| Sauf<br>Europe   | 3 portes<br>à hayon | DX | LK10S              | K10SU              | MA10   | RN4F40A                | 4J x 12<br>... 45<br>4-1/2J x 12*<br>... 45 | 145SR12<br>155SR12* |
|                  |                     | GL | LK10F              | K10FU              |        | RS5F41A                |                                             |                     |
|                  |                     |    | LK10A              | K10AU              |        | RL3F01B                |                                             |                     |
| Europe           |                     | DX | LK10SQ             | K10SQ              |        | RN4F40A                |                                             |                     |
|                  |                     | GL | LK10Q              | —                  |        | RS5F41A                |                                             |                     |
|                  |                     |    | LK10FQ             | K10FQ              |        | RL3F01B                |                                             |                     |
| LK10AQ           | K10AQ               |    |                    |                    |        |                        |                                             |                     |

\*: Option

### Signification des codes d'identification

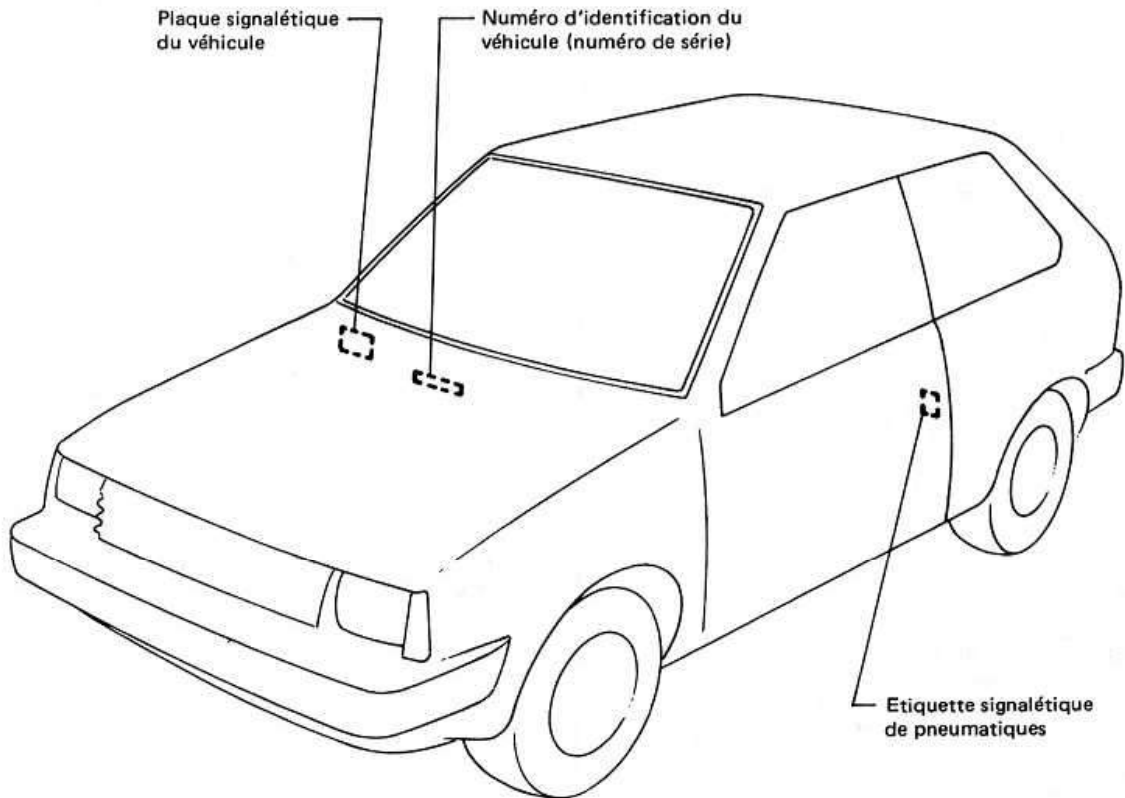


Note:  signifie une absence d'indication

Z·ONE·DATSUN

# IDENTIFICATION DU VEHICULE

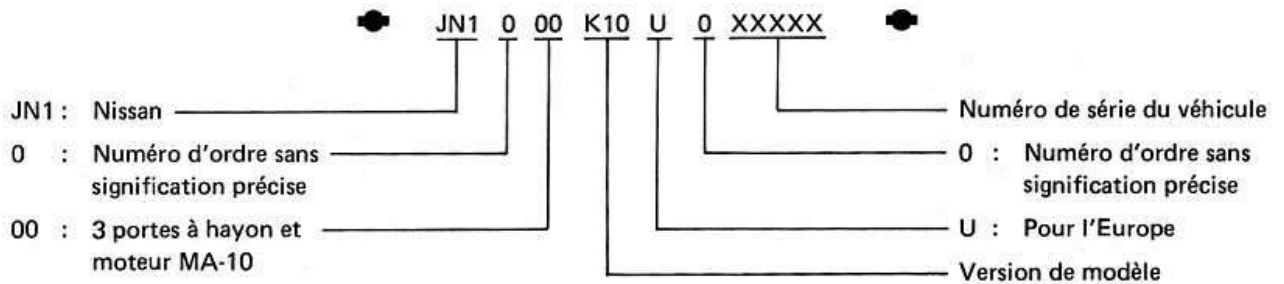
## Numéros D'identification



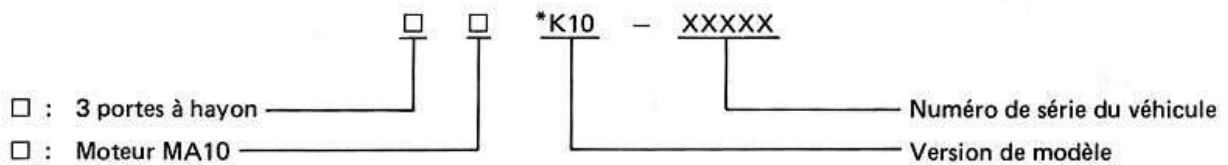
SG1225

### NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE (numéro de châssis)

Signification des codes de numéro  
(Pour l'Europe)



(Sauf l'Europe)



□ : signifie und absence d'indication.

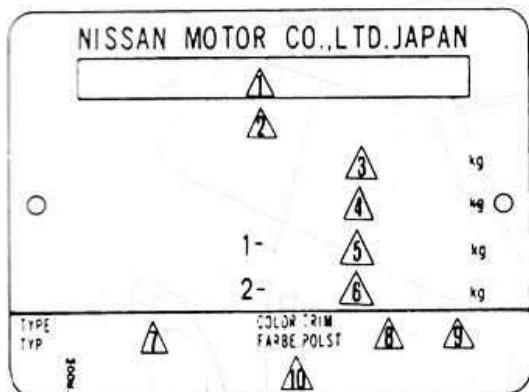
\*: La lettre "L", relative à la conduite à gauche, n'apparaît pas ici.

# IDENTIFICATION DU VEHICULE

## Numéros D'identification (Suite)

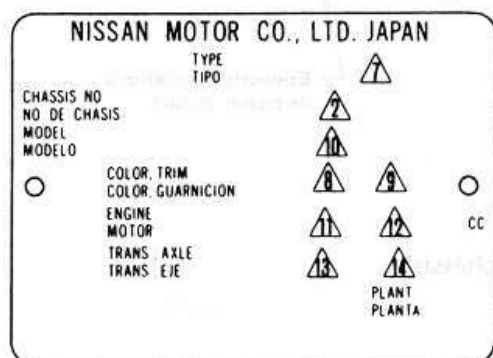
### PLAQUE SIGNALÉTIQUE

Europe



SGI025

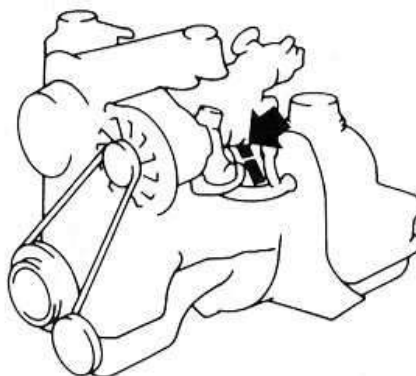
Sauf Europe



SGI129

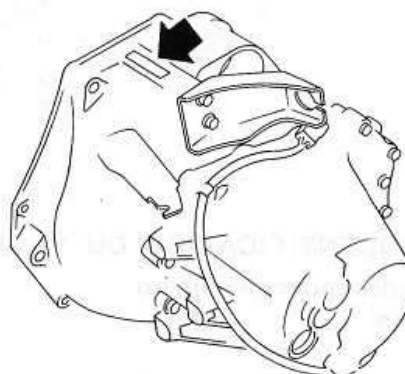
- 1 Numéro d'approbation de type
- 2 Numéro d'identification du véhicule (numéro de châssis)
- 3 Poids du véhicule en ordre de marche
- 4 Poids global cumulé:  
Poids en ordre de marche du véhicule + capacité en charge (charge utile)
- 5 Poids global de l'essieu avant
- 6 Poids global de l'essieu arrière
- 7 Type
- 8 Code de couleur de carrosserie
- 9 Code de couleur des garnitures
- 10 Version de modèle
- 11 Modèle de moteur
- 12 Cylindrée du moteur
- 13 Modèle de boîte de vitesses
- 14 Modèle d'essieu

### NUMERO DE SERIE DU MOTEUR



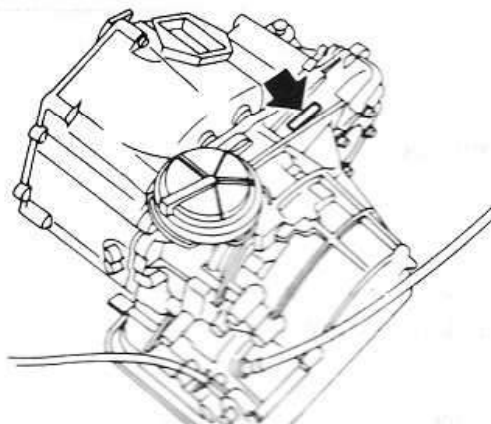
SGI226

### NUMERO DE L'ENSEMBLE BOITE DE VITESSES MANUELLE/PONT AVANT



SGI227

### NUMERO DE L'ENSEMBLE BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE/PONT AVANT



SAT239

## IDENTIFICATION DU VEHICULE

### Cotes

| Version                           |            | 3 portes à hayon |         |
|-----------------------------------|------------|------------------|---------|
| Paramètre                         |            |                  |         |
| Longueur hors-tout                | mm         | 3.645            | 3.785*1 |
|                                   |            |                  |         |
| Largeur hors-tout                 | mm         | 1.560            |         |
| Hauteur hors-tout                 | mm         | 1.395            |         |
| Empattement                       | mm         | 2.300            |         |
| Profondeurs de bande de roulement | Avant mm   | 1.345            |         |
|                                   | Arrière mm | 1.330            |         |
| Garde au sol mini.                | mm         | 165*2            |         |
| Dépassements de carrosserie       | Avant mm   | 735              | 790*1   |
|                                   | Arrière mm | 610              | 695*1   |

\*1: Version à butoirs de sécurité sur pare-chocs

\*2: Point d'accouplement de platine de compression (30 mm en arrière du centre de roue avant)

# CARRURANTS ET LUBRIFIANTS PRECONISES

## Carburants

Pour les modèles à ensemble boîte de vitesse manuelle ou automatique à 5 rapports et pont avant distribués à Hong Kong et en Europe, utiliser de l'essence dont l'indice d'octane est supérieur à 97.

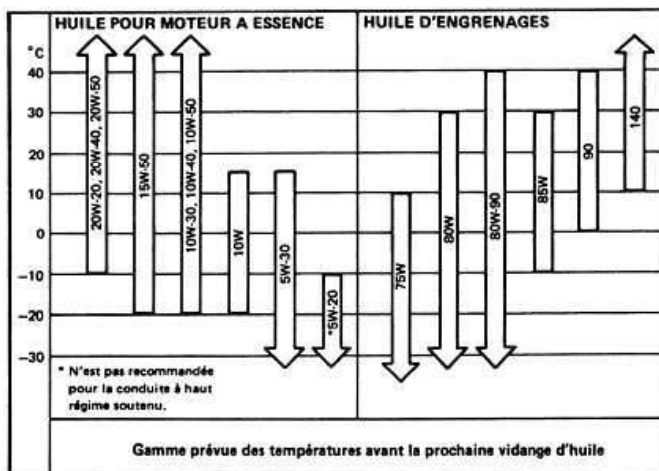
Pour les modèles distribués en Suisse et en Suède, utiliser de l'essence dont l'indice d'octane est supérieur à 90.

Pour les modèles distribués en Europe à l'exception de ceux mentionnés ci-dessus, utiliser de l'essence dont l'indice d'octane est supérieur à 88.

## Lubrifiants

| Lubrifiant                                                            | Catégorie   | Remarques                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------------------------|
| Huile moteur pour moteur à essence                                    | API SE      | Pour plus de détails, se reporter au tableau des viscosités SAE. |
| Huile Ensemble boîte/pont pour engrenages et démultiplication finale  | API GL-4    |                                                                  |
| Liquide d'ensemble boîte manuelle/pont avant et de direction assistée | Type DEXRON | -                                                                |
| Graisse à usages multiples                                            | NLGI No. 2  | Détergente au lithium                                            |
| Liquide de freins                                                     | DOT 3       | US FMVSS No. 116                                                 |
| Anti-gel                                                              | -           | Au glycol éthylénique                                            |

## Tableau des Viscosités SAE



## Contenances approximatives

|                                                | Litres         |
|------------------------------------------------|----------------|
| Réservoir de carburant                         | 40             |
| Refroidissant                                  |                |
| Avec chauffage                                 | 3,9*1<br>4,8*2 |
| Sans chauffage                                 | 3,5*1<br>4,4*2 |
| Vase d'expansion                               | 0,35           |
| Huile moteur                                   |                |
| Avec remplacement de filtre à huile            | 3,0            |
| Sans remplacement de filtre à huile            | 2,7            |
| Ensemble boîte/pont et démultiplication finale |                |
| B/M                                            | 2,6            |
| B/A                                            | 6,0            |
| Liquide de direction assistée                  | 1,0            |
| Climatisation                                  |                |
| Réfrigérant                                    | 0,65 à 0,75 kg |
| Huile de compresseur                           | 0,15           |
| Réservoirs de liquide de nettoyage             |                |
| Pare-brise                                     | 1,5            |
| Pare-brise et lunette arrière                  | 3,0            |
| Projecteurs                                    | 1,5            |

\*1: Radiateur en aluminium

\*2: Radiateur en cuivre (pour régions tropicales)

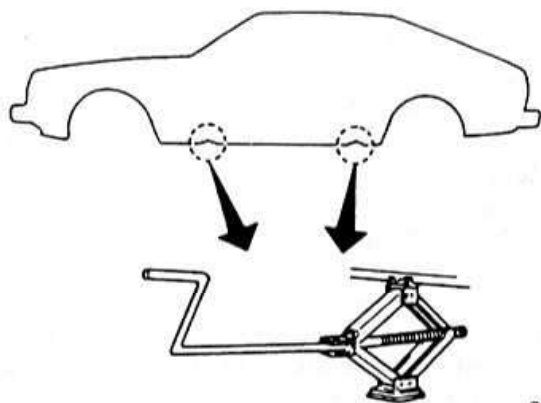
Z·ONE·DATSUN

# POINTS DE LEVAGE, DE REMORQUAGE ET DE FIXATION

## AVERTISSEMENT:

- Ne jamais se glisser sous un véhicule soutenu uniquement par un cric. Absolument faire reposer le poids du véhicule sur des chandelles d'atelier s'il faut travailler dessous.
- Caler l'avant et l'arrière de la roue diagonalement opposée au cric.

## Cric à pantographe

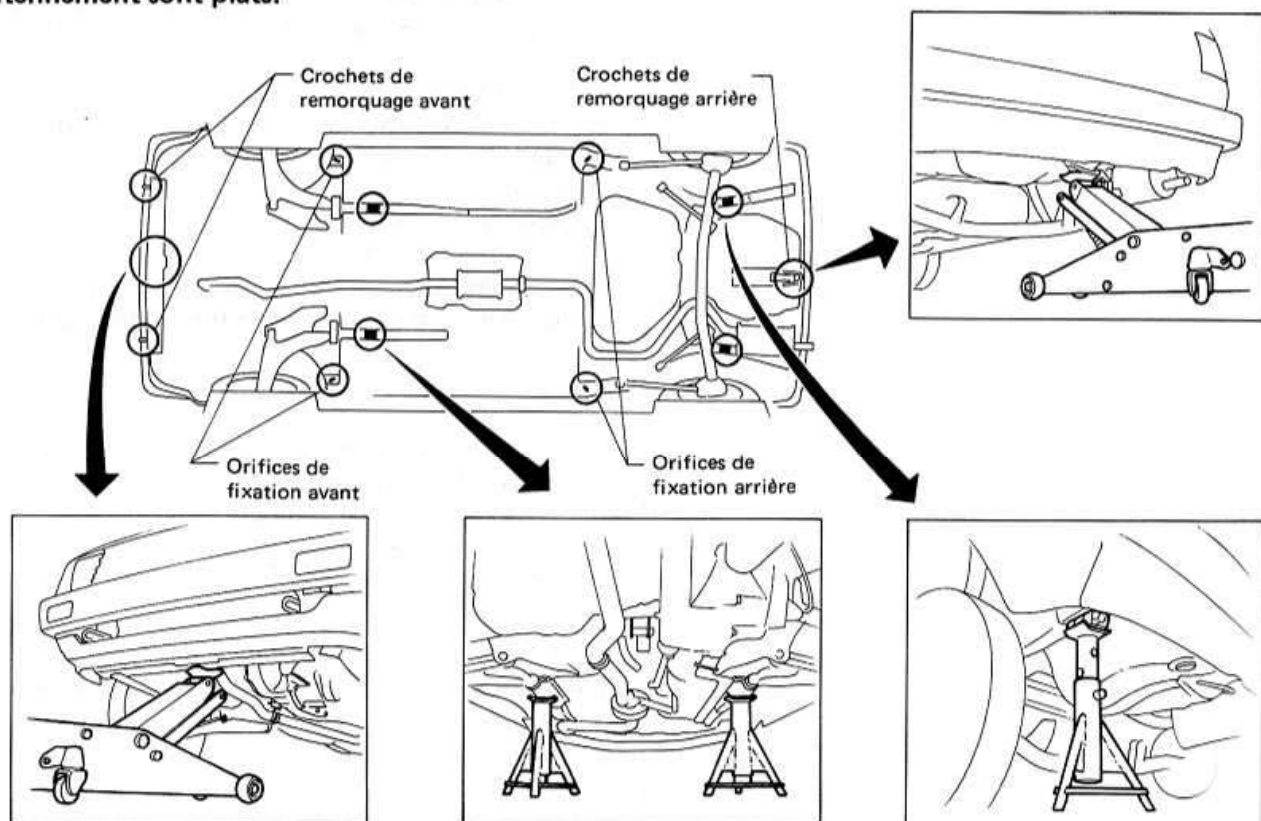


SG1154

## Cric et chandelles d'atelier

### ATTENTION:

Interposer un morceau de bois ou de caoutchouc entre les chandelles d'atelier et la carrosserie si les points de soutènement sont plats.



SG1228

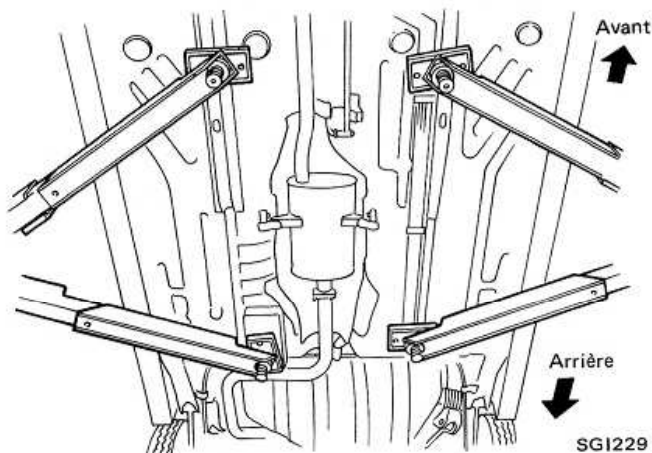
# POINTS DE LEVAGE, DE REMORQUAGE ET DE FIXATION

## Levage sur deux points

### AVERTISSEMENT:

Lors du levage du véhicule, écarter les tiges le plus possible afin que l'avant et l'arrière du véhicule soient convenablement équilibrés.

En disposant les tiges, veiller à ce qu'elles n'entrent pas en contact avec les conduites de freinage et d'alimentation en carburant.



## Remorquage

### ATTENTION:

a. Pour que le véhicule ne risque pas de dégâts pendant le remorquage, l'emploi d'un équipement de remorquage convenable est indispensable.

Le remorquage doit être fait conformément aux indications du Manuel de Remorquage en possession des concessionnaires.

b. Avant de procéder au remorquage, vérifier si l'ensemble boîte de vitesses/pont avant, la direction assistée et les organes de transmission sont en bon état. Si l'un de ces organes est endommagé, il convient de faire appel à une plate-forme de remorquage.

c. Ne jamais remorquer un véhicule à ensemble boîte de vitesses automatique/pont avant dont seules les roues arrière sont levées (roues avant reposant sur le sol) : ceci pourrait en effet provoquer de graves dégâts. Si une telle opération est indispensable, absolument disposer une plate-forme de remorquage sous les roues avant.

d. Si l'ensemble boîte/pont est en panne, remorquer en décollant les roues avant du sol.

e. Si les roues avant du véhicule reposent sur le sol pendant le remorquage, immobiliser le volant en position de marche en ligne droite et couper le contact moteur (position OFF de la clé de contact).

f. Avant de remorquer, desserrer le frein de stationnement et amener le levier de changement de rapport en position de point mort.

g. En remorquant un modèle à ensemble boîte de vitesses automatique/pont avant, ne pas dépasser 30 km/h et ne pas remorquer pendant plus de 30 km.

En remorquant un modèle à ensemble boîte de vitesses manuelle/pont avant, ne pas dépasser 80 km/h et ne pas remorquer pendant plus de 80 km.

h. Ne pas tirer latéralement sur les crochets de remorquage.

Veiller à ce que la corde de remorquage ou autre dispositif reste bien rectiligne, dans le prolongement du véhicule.

## Fixation

### ATTENTION:

Ne pas remorquer le véhicule à l'aide des orifices de fixation arrière.



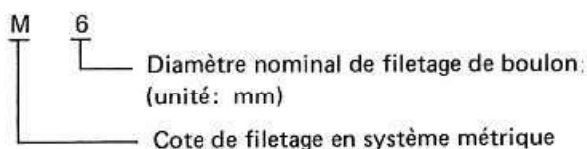
# COUPLES DE SERRAGE DES BOULONS STANDARD

| Catégorie | Format de boulon ou écrou | Diamètre de boulon ou écrou* mm | Pas mm    | Couple de serrage |           |
|-----------|---------------------------|---------------------------------|-----------|-------------------|-----------|
|           |                           |                                 |           | N·m               | kg·m      |
| 4T        | M6                        | 6,0                             | 1,0       | 3 - 4             | 0,3 - 0,4 |
|           | M8                        | 8,0                             | 1,25      | 8 - 11            | 0,8 - 1,1 |
|           |                           |                                 | 1,0       | 8 - 11            | 0,8 - 1,1 |
|           | M10                       | 10,0                            | 1,5       | 16 - 22           | 1,6 - 2,2 |
|           |                           |                                 | 1,25      | 16 - 22           | 1,6 - 2,2 |
|           | M12                       | 12,0                            | 1,75      | 26 - 36           | 2,7 - 3,7 |
| 1,25      |                           |                                 | 30 - 40   | 3,1 - 4,1         |           |
| M14       | 14,0                      | 1,5                             | 46 - 62   | 4,7 - 6,3         |           |
| 7T        | M6                        | 6,0                             | 1,0       | 6 - 7             | 0,6 - 0,7 |
|           | M8                        | 8,0                             | 1,25      | 14 - 18           | 1,4 - 1,8 |
|           |                           |                                 | 1,0       | 14 - 18           | 1,4 - 1,8 |
|           | M10                       | 10,0                            | 1,5       | 25 - 35           | 2,6 - 3,6 |
|           |                           |                                 | 1,25      | 26 - 36           | 2,7 - 3,7 |
|           | M12                       | 12,0                            | 1,75      | 45 - 61           | 4,6 - 6,2 |
| 1,25      |                           |                                 | 50 - 68   | 5,1 - 6,9         |           |
| M14       | 14,0                      | 1,5                             | 76 - 103  | 7,7 - 10,5        |           |
| 9T        | M6                        | 6,0                             | 1,0       | 8 - 11            | 0,8 - 1,1 |
|           | M8                        | 8,0                             | 1,25      | 19 - 25           | 1,9 - 2,5 |
|           |                           |                                 | 1,0       | 20 - 27           | 2,0 - 2,8 |
|           | M10                       | 10,0                            | 1,5       | 36 - 50           | 3,7 - 5,1 |
|           |                           |                                 | 1,25      | 39 - 51           | 4,0 - 5,2 |
|           | M12                       | 12,0                            | 1,75      | 65 - 88           | 6,6 - 9,0 |
| 1,25      |                           |                                 | 72 - 97   | 7,3 - 9,9         |           |
| M14       | 14,0                      | 1,5                             | 109 - 147 | 11,1 - 15,0       |           |

1. Les pièces spéciales ne sont pas comprises.
2. Ces couples de serrage sont valables pour les boulons dont la tête porte l'une des inscriptions suivantes.

\*: Diamètre nominal

| Catégorie | Repère |
|-----------|--------|
| 4T .....  | 4      |
| 7T .....  | 7      |
| 9T .....  | 9      |





**SOMMAIRE**

|                                                           |       |
|-----------------------------------------------------------|-------|
| VERIFICATIONS AVANT LA REMISE DU VEHICULE AU CLIENT ..... | MA- 2 |
| PROGRAMME DE REVISIONS (Sauf la Suède et la Suisse) ..... | MA- 3 |
| PROGRAMME DE REVISIONS (Pour la Suède et la Suisse) ..... | MA- 4 |
| ORGANIGRAMME DE LUBRIFICATION .....                       | MA- 5 |
| REVISION DU MOTEUR .....                                  | MA- 6 |
| REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE .....            | MA-17 |
| PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES .....          | MA-32 |

# VERIFICATIONS AVANT LA REMISE DU VEHICULE AU CLIENT

La liste ci-dessous est celle des points à vérifier avant de remettre un véhicule à son acquéreur. Nous conseillons l'ajout des autres éléments non mentionnés ici, en veillant bien aux conditions particulières à chaque pays.

## COMPARTIMENT MOTEUR (contact coupé)

- Niveau de refroidissant dans le radiateur et fuites éventuelles aux branchements de conduites.
- Niveau et densité de l'électrolyte de batterie. Etat des bornes de batterie.
- Flèche des courroies d'entraînement.
- Présence éventuelle d'eau ou de poussière dans le filtre à carburant. Fuites éventuelles aux branchements de conduites d'alimentation.
- Niveau d'huile moteur et fuites éventuelles.
- Niveau de liquide de frein dans le réservoir et fuites éventuelles des conduites hydrauliques.
- Niveau de liquide des réservoirs de lave-glace de pare-brise et de lunette arrière.
- Niveau de liquide du réservoir de direction assistée et fuites éventuelles aux branchements de conduite.

## CARROSSERIE ET HABITACLE

- Fonctionnement de tous les instruments de bord, jauges, lampes-témoins et accessoires.
- Fonctionnement du (des) avertisseur(s) sonore(s), des essuie-glace et des lave-glace.
- Fonctionnement de l'anti-voil de direction.
- Fuites de gaz éventuelles du climatiseur.
- Fonctionnement des sièges avant, de la banquette arrière et des ceintures de sécurité.
- Ajustage et alignement des moulures, garnitures et accouplements.
- Ajustage et alignement du capot-moteur, du couvercle de coffre à bagages et des panneaux de portière.
- Fonctionnement des loquets, serrures et clés.
- Adhérence et ajustage des joints d'étanchéité profilés.
- Orientation des faisceaux de projecteur.
- Serrage des écrous de roue.
- Pression de gonflage des pneumatiques.
- Pincement des roues avant.

## SOUS LA CARROSSERIE

- Niveau de liquide d'ensemble boîte de vitesses manuelle/pont avant.
- Fuites éventuelles des conduites de freinage et de carburant.
- Serrage des boulons et écrous du boîtier et de la timonerie de direction.
- Serrage des boulons et écrous de suspension.

## ESSAI ROUTIER

- Fonctionnement de l'embrayage.
- Fonctionnement du frein de stationnement.
- Fonctionnement des freins de conduite.
- Points de changement de rapport et kickdown de l'ensemble boîte de vitesses automatique/pont avant.
- Commande et retour en ligne droite de la direction.
- Rendement du moteur.
- Bruits anormaux éventuels (grincements, cliquetis).

## FONCTIONNEMENT DU MOTEUR (A CHAUD)

- Réglage du mélange et du régime de ralenti ainsi que du calage de l'injection.
- Niveau de liquide de l'ensemble boîte de vitesses automatique/pont avant.

## VERIFICATION FINALE

- Mise en place des accessoires nécessaires (rétroviseurs extérieurs, enjoliveurs de roue, ceintures de sécurité, tapis de sol).
- Etat des parties métalliques et de la peinture à l'intérieur et à l'extérieur.
- Présence de la roue de secours, du cric, des outils (cales de roue comprises) et des documentations imprimées.
- Lavage et nettoyage intérieur et extérieur.

# PROGRAMME DE REVISIONS (Sauf la Suède et la Suisse)

Les tableaux ci-dessous communiquent le détail des travaux de révision nécessaires pour que le rendement et l'état mécanique des véhicules NISSAN restent optimaux.

La révision des premiers 1.000 km est l'une des plus importantes: elle est primordiale pour que le véhicule reste en parfait état. D'autre part, la nature des travaux de révision nécessaires au-delà de la dernière période stipulée est identique.

| TRAVAUX DE REVISION<br>Les révisions périodiques doivent être réalisées au bout d'un certain kilométrage ou d'une certaine durée spécifiques, selon celui de ces cas se présentant le premier. | Nombre de milliers de kilomètres | INTERVALLE ENTRE LES REVISIONS |    |    |    |    |    |    |    |    | Page de report |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----------------|
|                                                                                                                                                                                                |                                  | 1                              | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 |                |
|                                                                                                                                                                                                |                                  | —                              | 6  | 12 | 18 | 24 | 30 | 36 | 42 | 48 |                |

## COMPARTIMENT MOTEUR

|                                                                                                                                                                      |                       |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------|
| Serrer les boulons de culasse, les écrous de pipe d'admission et d'échappement et les écrous d'accouplement de carburateur aux couples spécifiés                     | X                     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   | MA-6              |
| Régler le jeu aux soupapes d'admission et d'échappement                                                                                                              | X                     |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-6              |
| Vérifier si les courroies d'entraînement ne sont pas fissurées, effilochées ni trop usées et régler leur flèche                                                      | X                     |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-7              |
| Remplacer l'huile moteur (Huile API SE)                                                                                                                              | (1)                   |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-8              |
| Remplacer le filtre à huile                                                                                                                                          | (1)                   |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-8              |
| Remplacer l'anti-gel de refroidissant (A base de glycole éthyénique)                                                                                                 |                       |   |   |   | X |   |   |   |   |   | X | MA-8, 9           |
| Remplacer le liquide de refroidissement (Eau douce)                                                                                                                  |                       |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-8, 9           |
| Vérifier les conduites du circuit de refroidissement et leurs branchements                                                                                           |                       |   |   | X | X |   | X |   | X |   | X | MA-9              |
| Vérifier et régler le régime et le mélange de ralenti (Ne vérifier le mélange que pour les modèles distribués dans les pays soumis à une législation anti-pollution) |                       | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-12, 13, 14, 15 |
| Remplacer le filtre à carburant                                                                                                                                      |                       |   |   |   | X |   |   |   |   |   | X | MA-12             |
| Vérifier les conduites d'alimentation (Tuyaux, canalisations, branchements etc.)                                                                                     |                       |   |   |   | X |   |   |   |   |   | X | MA-12             |
| Remplacer le filtre à air (Elément en papier huilé)                                                                                                                  | (2)                   |   |   |   | X |   |   |   |   |   | X | MA-12             |
| Vérifier et remplacer les vis platinées du distributeur                                                                                                              | Vérifier<br>Remplacer |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-10, 11         |
| Vérifier le calage de l'allumage                                                                                                                                     |                       |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-12, 13, 14     |
| Vérifier et remplacer les bougies d'allumage                                                                                                                         | Vérifier<br>Remplacer |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-10             |
| Vérifier le câblage d'allumage                                                                                                                                       |                       |   |   |   | X |   |   |   |   |   | X | MA-10             |
| Vérifier le circuit de ventilation du carter (P.C.V.)                                                                                                                |                       |   |   | X |   | X |   | X |   |   | X | MA-16             |
| Vérifier le niveau de liquide d'ensemble boîte automatique/pont avant                                                                                                | (6)                   |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-17, 18         |
| Vérifier les niveaux de liquide ou huile de freinage et d'ensemble boîte automatique/pont avant et voir s'il n'y a pas de fuites                                     | (6)                   |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-18, 22         |
| Remplacer le liquide de freinage                                                                                                                                     | (7)                   |   |   |   |   | X |   |   |   |   | X | MA-23             |
| Vérifier les tuyaux, les branchements et la soupape de retenue du servo-frein à dépression                                                                           |                       |   |   |   |   | X |   |   |   |   | X | MA-23             |
| Vérifier le liquide et les conduites de direction assistée                                                                                                           |                       |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-30             |

## SOUS LE VEHICULE

|                                                                                                                                                                                      |     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------|
| Vérifier la fixation et l'état général des éléments des circuits de freinage, de carburation et d'échappement et voir s'il n'y a ni fuites, ni fissures, ni effilochage, ni abrasion |     |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-12, 17, 23     |
| Vérifier l'état général et la lubrification des pièces du boîtier et de la tringlerie de direction ainsi que de la suspension et voir si aucun d'elles n'est desserrée ou ne manque  | (3) | X |   |   | X |   |   | X |   |   | X | MA-19, 20, 22, 30 |

## INTERIEUR ET EXTERIEUR DU VEHICULE

|                                                                                                                                                                 |     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----------|
| Vérifier l'état des pneus                                                                                                                                       |     | X |   |   |   |   |   |   |   |   |   | MA-26     |
| Vérifier la géométrie des roues. Le cas échéant, les permuter et les équilibrer                                                                                 |     |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | MA-20, 21 |
| Vérifier le degré d'usure ainsi que l'état général des plaquettes de frein à disque et autres éléments du circuit de freinage et voir s'il n'y a pas de fuites  | (4) |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-24     |
| Vérifier le degré d'usure ainsi que l'état général des garnitures de frein à tambour et autres éléments du circuit de freinage et voir s'il n'y a pas de fuites | (5) |   |   | X |   | X |   | X |   |   | X | MA-24     |
| Vérifier si les roulements de roue avant sont bien graissés                                                                                                     |     |   |   |   |   | X |   |   |   |   | X | MA-20     |
| Lubrifier les serrures, charnières et le loquet du capot-moteur                                                                                                 | (4) |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-31     |
| Vérifier les ceintures de sécurité, leurs boucles, leurs enrouleurs, leurs ancrages et leur réglage                                                             |     |   |   | X |   | X |   | X |   | X | X | MA-31     |
| Vérifier la garde, la course et le fonctionnement des freins de route, du frein de stationnement et de la pédale d'embrayage                                    |     |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-17, 25 |

NOTE: (1) Dans les conditions d'utilisation difficiles indiquées ci-dessous, remplacer l'huile moteur et le filtre à huile tous les 5.000 km ou tous les 3 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.

- Véhicule principalement conduit sur de courtes distances
  - Conduite urbaine
  - Conduite en zones poussiéreuses
- (2) Si le véhicule est utilisé en zones poussiéreuses, remplacer l'élément tous les 20.000 km ou tous les 12 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.
- (3) Si le véhicule est utilisé dans les conditions suivantes, vérifier tous les 10.000 km ou tous les 6 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.
- Conduite sur routes saupoudrées de sel ou autre substance corrosive
  - Conduite sur terrain boueux
  - Conduite dans le désert
- (4) Si le véhicule est conduit sur routes saupoudrées de sel ou autre substance corrosive, vérifier ou lubrifier tous les 5.000 km ou 3 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.
- (5) Si le véhicule est conduit sur routes saupoudrées de sel ou autre substance corrosive, vérifier tous les 10.000 km ou 6 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.
- (6) Si une remorque est attelée au véhicule, remplacer le liquide de l'ensemble boîte/pont tous les 40.000 km ou 24 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.
- (7) Si le véhicule est conduit dans des régions très humides ou montagneuses, remplacer tous les 20.000 km ou 12 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.

Vérifier: Vérifier, remettre en état ou remplacer si besoin est.

Les tableaux ci-dessus correspondent à un programme de révisions normal. Les intervalles peuvent être raccourcis ou rallongés en fonction des conditions climatiques et atmosphériques, de l'état des routes, du mode de conduite et du genre d'exploitation du véhicule.

Z·ONE·DATSUN

# PROGRAMME DE REVISIONS (Pour la Suède et la Suisse)

Les tableaux ci-dessous communiquent le détail des travaux de révision nécessaires pour que le rendement et l'état mécanique des véhicules NISSAN restent optimaux.

La révision des premiers 1.000 km est l'une des plus importantes: elle est primordiale pour que le véhicule reste en parfait état. D'autre part, la nature des travaux de révision nécessaires au-delà de la dernière période stipulée est identique.

| TRAVAUX DE REVISION<br>Les révisions périodiques doivent être réalisées au bout d'un certain kilométrage ou d'une certaine durée spécifiques, selon celui de ces cas se présentant le premier | Nombre de milliers de kilomètres | INTERVALLE ENTRE LES REVISIONS |    |    |    |    |    |    |    |    |    | Page de report |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----------------|-----|
|                                                                                                                                                                                               |                                  | 1                              | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 |                | 100 |
|                                                                                                                                                                                               |                                  | —                              | 6  | 12 | 18 | 24 | 30 | 36 | 42 | 48 | 54 |                | 60  |

## REVISION DU CIRCUIT ANTI-POLLUTION

|                                                                                                                 |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------|
| Régler le jeu aux soupapes d'admission et d'échappement                                                         |          | X |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-6              |
| Vérifier si les courroies d'entraînement ne sont pas fissurées, effilochées ni trop usées et régler leur flèche | Vérifier |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-7              |
|                                                                                                                 | Régler   | X |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                   |
| Remplacer l'huile moteur et le filtre à huile                                                                   | (2)      |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-8              |
| Remplacer le liquide de refroidissement (A base de glycol éthylénique)                                          |          |   |   |   |   | X |   |   |   | X |   |   | MA-8, 9           |
| Vérifier les conduites du circuit de refroidissant et leurs branchements                                        |          |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-8              |
| Vérifier les conduites à dépression et leurs branchements                                                       |          |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-16             |
| Vérifier et régler le régime et le mélange de ralenti                                                           |          | X |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-12, 13, 14, 15 |
| Vérifier le mécanisme de starter (Volet et tringlerie)                                                          |          |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-11, 12         |
| Remplacer le filtre à carburant                                                                                 | (1)      |   |   |   |   | X |   |   |   | X |   |   | MA-12             |
| Vérifier les conduites d'alimentation (Tuyaux, canalisations, branchements etc.)                                |          |   |   |   |   | X |   |   |   | X |   |   | MA-12             |
| Remplacer le filtre à air (Elément en papier huilé)                                                             | (1)      |   |   |   |   | X |   |   |   | X |   |   | MA-12             |
| Vérifier les vis platinées                                                                                      |          |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-10, 11         |
| Vérifier le calage de l'allumage                                                                                |          |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-12, 13, 14     |
| Remplacer les bougies d'allumage                                                                                |          |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-10             |
| Vérifier le câblage d'allumage                                                                                  |          |   |   |   |   | X |   |   |   | X |   |   | MA-10             |
| Vérifier les tuyaux de ventilation                                                                              |          |   |   |   |   | X |   |   |   | X |   |   | MA-16             |
| Vérifier la commande de circuit E.G.R.                                                                          |          |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-16             |

| TRAVAUX DE REVISION<br>Les révisions périodiques doivent être réalisées au bout d'un certain kilométrage ou d'une certaine durée spécifiques, selon celui de ces cas se présentant le premier. | Nombre de milliers de kilomètres | INTERVALLE ENTRE LES REVISIONS |    |    |    |    |    |    |    | Page de report |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----------------|----|
|                                                                                                                                                                                                |                                  | 1                              | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 |                | 80 |
|                                                                                                                                                                                                |                                  | —                              | 6  | 12 | 18 | 24 | 30 | 36 | 42 |                | 48 |

## COMPARTIMENT MOTEUR

|                                                                                                                                               |     |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------|
| Remplacer les niveaux de liquide ou huile de freinage et d'ensemble boîte automatique ou manuelle/pont avant et voir s'il n'y a pas de fuites | (6) |  |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-17, 18, 22 |
| Remplacer le liquide de freinage                                                                                                              | (7) |  |  |   |   |   | X |   |   |   |   | X | MA-23         |
| Vérifier les tuyaux, les branchements et la soupape de retenue du servo-frein à dépression                                                    |     |  |  |   |   |   | X |   |   |   |   | X | MA-23         |
| Vérifier le liquide et les conduites de direction assistée                                                                                    |     |  |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-30         |

## SOUS LE VEHICULE

|                                                                                                                                                                                      |     |   |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------|
| Vérifier la fixation et l'état général des éléments des circuits de freinage, de carburation et d'échappement et voir s'il n'y a ni fuites, ni fissures, ni effilochage, ni abrasion |     |   |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-12, 17, 23     |
| Vérifier l'état général et la lubrification des pièces du boîtier et de la tringlerie de direction ainsi que de la suspension et voir si aucun d'elles n'est desserrée ou ne manque  | (3) | X |  | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-19, 20, 22, 30 |

## INTERIEUR ET EXTERIEUR DU VEHICULE

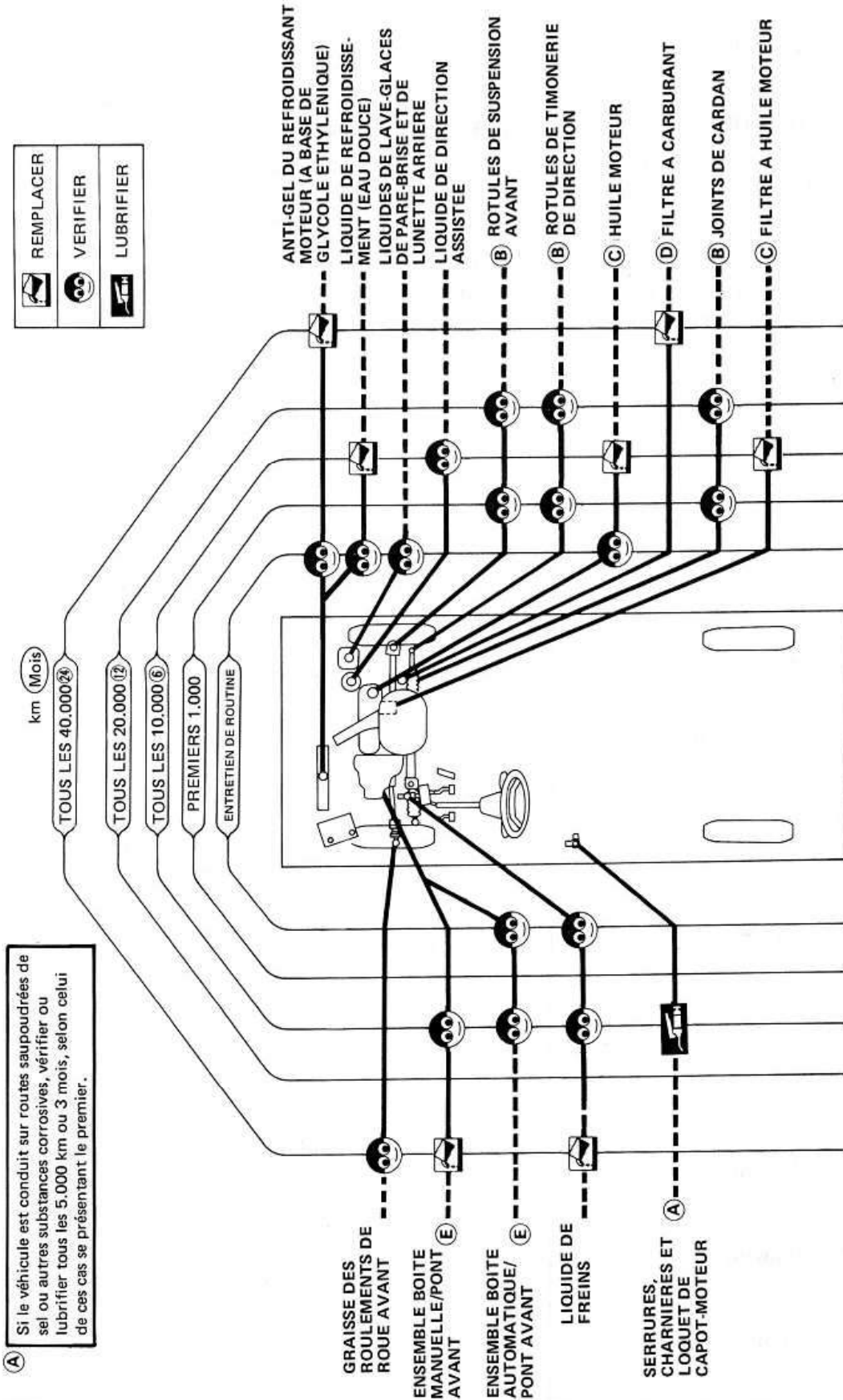
|                                                                                                                                                                 |     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----------|
| Vérifier l'état des pneus                                                                                                                                       |     | X |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   | MA-26     |
| Vérifier la géométrie des roues. Le cas échéant, les permuter et les équilibrer                                                                                 |     |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-20, 21 |
| Vérifier le degré d'usure ainsi que l'état général des plaquettes de frein à disque et autres éléments du circuit de freinage et voir s'il n'y a pas de fuites  | (4) |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-24     |
| Vérifier le degré d'usure ainsi que l'état général des garnitures de frein à tambour et autres éléments du circuit de freinage et voir s'il n'y a pas de fuites | (5) |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-24     |
| Vérifier si les roulements de roue avant sont bien graissés                                                                                                     |     |   |   |   |   | X |   |   |   |   |   | X | MA-20     |
| Lubrifier les serrures, charnières et le loquet du capot-moteur                                                                                                 | (4) |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-31     |
| Vérifier les ceintures de sécurité, leurs boucles, leurs enrouleurs, leurs ancrages et leur réglage                                                             |     |   |   | X |   | X |   | X |   | X |   | X | MA-31     |
| Vérifier la garde, la course et le fonctionnement des freins de route, du frein de stationnement et de la pédale d'embrayage                                    |     |   | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | MA-17, 25 |

- NOTE: (1) Réviser plus fréquemment les véhicules utilisés dans des zones poussiéreuses.  
 (2) Si les efforts imposés au véhicule sont grands (conduite sur très courtes distances, ralenti prolongé ou utilisation en zone poussiéreuse), remplacer l'huile moteur tous les 5.000 km ou 3 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.  
 (3) Si le véhicule est utilisé dans les conditions suivantes, vérifier tous les 10.000 km ou tous les 6 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.  
 • Conduite sur routes saupoudrées de sel ou autre substance corrosive • Conduite sur terrain boueux • Conduite dans le désert  
 (4) Si le véhicule est conduit sur routes saupoudrées de sel ou autre substance corrosive, vérifier ou lubrifier tous les 5.000 km ou 3 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.  
 (5) Si le véhicule est conduit sur routes saupoudrées de sel ou autre substance corrosive, vérifier tous les 10.000 km ou 6 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.  
 (6) Si une remorque est attelée au véhicule, remplacer le liquide de l'ensemble boîte pont tous les 40.000 km ou 24 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.  
 (7) Si le véhicule est conduit dans des régions très humides ou montagneuses, remplacer tous les 20.000 km ou 12 mois, selon celui de ces cas se présentant le premier.

Vérifier: Vérifier, remettre en état ou remplacer si besoin est.

Les tableaux ci-dessus correspondent à un programme de révisions normal. Les intervalles peuvent être raccourcis ou rallongés en fonction des conditions climatiques et atmosphériques, de l'état des routes, du mode de conduite et du genre d'exploitation du véhicule.

# ORGANIGRAMME DE LUBRIFICATION



# REVISION DU MOTEUR

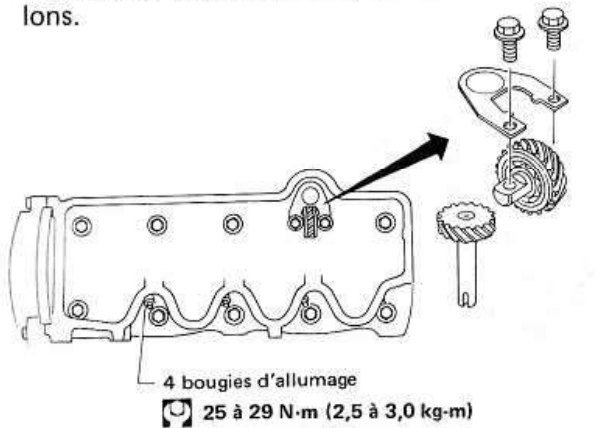
## Organes Mécaniques Fondamentaux

### RESSERRAGE DES BOULONS DE CULASSE, DE COLLECTEURS, DE TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET DES ECROUS ET BOULONS D'ACCOUPLMENT DE CARBURATEUR

Pour le resserrage, le moteur doit être froid (environ 20°C).

#### Boulons de culasse

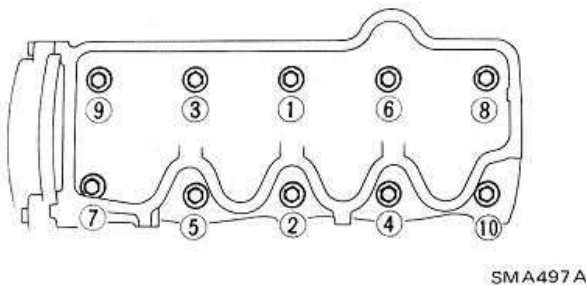
1. Déposer les bougies d'allumage, les pignons moteurs de pompe à huile, la butée et les boulons.



SMA496A

2. Effectuer le resserrage dans l'ordre indiqué.

Boulons de culasse:  
59 à 64 N·m (6,0 à 6,5 kg·m)



#### Ecrous de collecteur

: 16 à 21 N·m (1,6 à 2,1 kg·m)

#### Ecrous de tube d'échappement

: 29 à 35 N·m (3,0 à 3,6 kg·m)

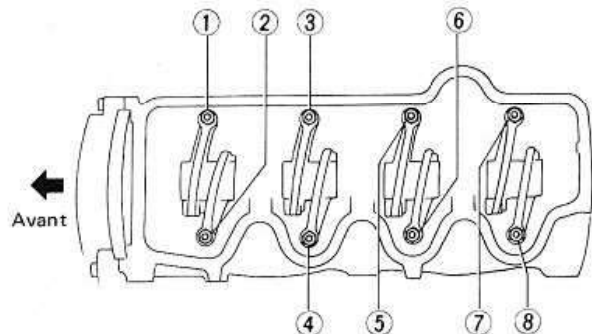
#### Boulons de carburateur

: 6 à 8 N·m (0,6 à 0,8 kg·m)

### REGLAGE DU JEU AUX SOUPAPES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT

Pour ce réglage, le moteur doit être chaud mais à l'arrêt.

1. Amener le piston du cylindre No. 1 au point mort haut de sa course de compression et régler le jeu aux soupapes ①, ②, ③ et ⑥.
2. Amener le piston du cylindre No. 4 au point mort haut de sa course de compression et régler le jeu aux soupapes ④, ⑤, ⑦ et ⑧.

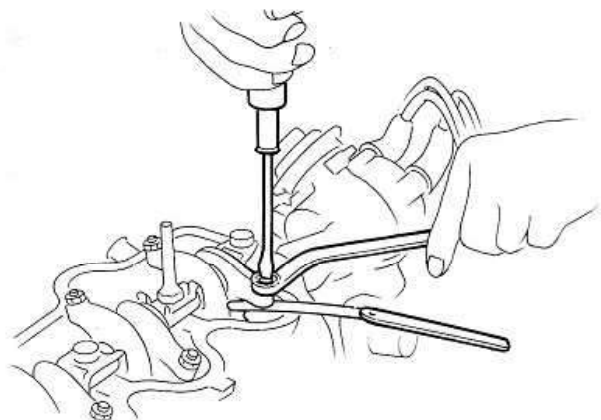


Jeu aux soupapes (à chaud):

Admission  
0,25 mm  
Échappement  
0,30 mm

SMA498A

Contre-écrou de vis de réglage:  
11 à 15 N·m (1,1 à 1,5 kg·m)



SMA499A



# REVISION DU MOTEUR

## Organes Mécaniques Fondamentaux (Suite)

### VERIFIER LES COURROIES D'ENTRAÎNEMENT

- Vérifier le degré d'usure et voir si les courroies ne sont ni fissurées, ni effilochées, ni huileuses. Remplacer si besoin est.

Les courroies ne doivent pas toucher le fond de la gorge de poulie.

- Vérifier la flèche de chaque courroie d'entraînement en appuyant sur le point médian entre les poulies.

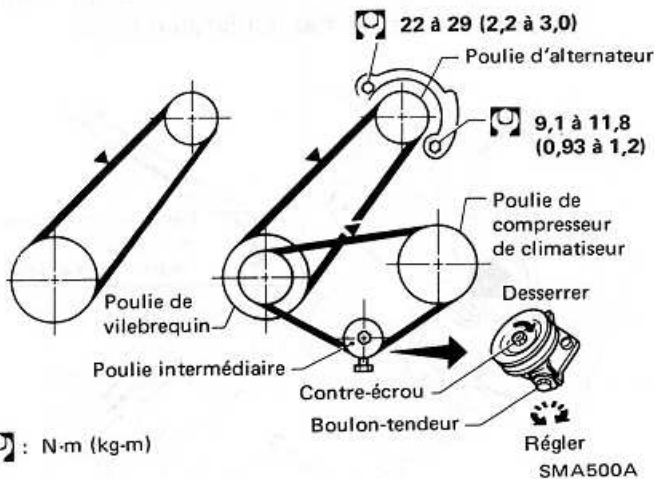
Régler si la limite de flèche est dépassée.

#### Modèle standard ou climatisé

Unité: mm

|                          | Flèche de courroie usagée |                   | Réglage de flèche de courroie neuve |
|--------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------------------------|
|                          | Limite                    | Réglage de flèche |                                     |
| Alternateur              | 24                        | 18 à 22           | 15 à 19                             |
| Compresseur de climatisé | 15                        | 7,5 à 11,5        | 7 à 9                               |

Exercer une pression de 98 N (10 kg)

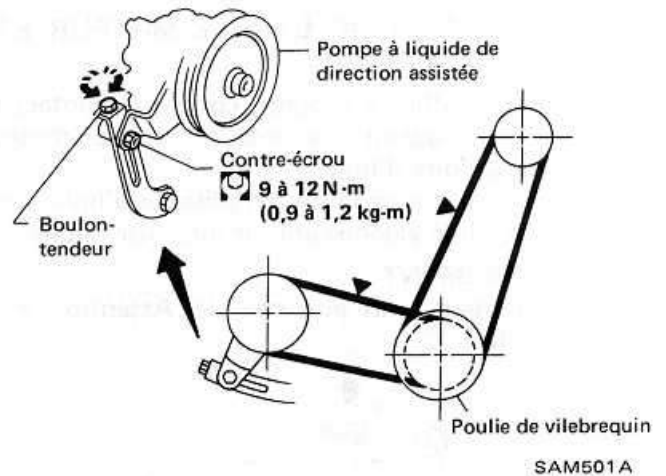


#### Modèle à direction assistée

Unité: mm

|                                       | Flèche de courroie usagée |                   | Réglage de flèche de courroie neuve |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------------------------|
|                                       | Limite                    | Réglage de flèche |                                     |
| Alternateur                           | 19                        | 13,5 à 16         | 12,5 à 14                           |
| Pompe à liquide de direction assistée | 10                        | 6,5 à 8,5         | 6 à 7,5                             |

Exercer une pression de 98 N (10 kg)

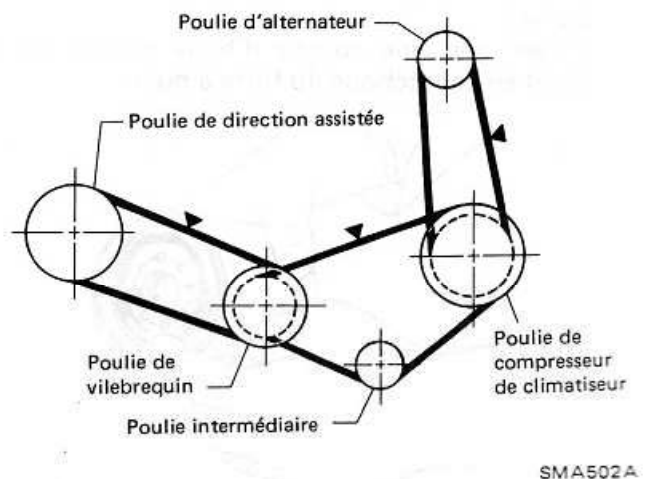


#### Modèle climatisé à direction assistée

Unité: mm

|                                       | Flèche de courroie usagée |                   | Réglage de flèche de courroie neuve |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------------------------|
|                                       | Limite                    | Réglage de flèche |                                     |
| Alternateur                           | 14,5                      | 10 à 12           | 9,5 à 10,5                          |
| Compresseur de climatisé              | 10                        | 6,5 à 7,5         | 5,5 à 6,5                           |
| Pompe à liquide de direction assistée | 10                        | 6,5 à 8,5         | 6 à 7,5                             |

Exercer une pression de 98 N (10 kg)



Z·ONE·DATSUN

# REVISION DU MOTEUR

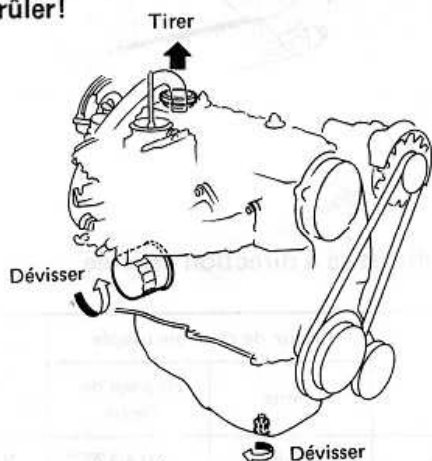
## Circuits de Refroidissement et de Lubrification


### REPLACEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE A HUILE

1. Faire chauffer le moteur, couper le contact et vérifier si aucun des organes du bloc-moteur ne laisse fuir d'huile.
2. Retirer le bouchon de remplissage d'huile ainsi que celui de vidange afin de vidanger l'huile.

#### AVERTISSEMENT:

L'huile moteur peut être chaude. Attention à ne pas se brûler!



 : Bouchon de vidange du carter d'huile  
29 à 39 N·m  
(3,0 à 4,0 kg·m)

SMA503A

3. Nettoyer le bouchon de vidange et le remettre en place en lui adjoignant une rondelle neuve.
4. Déposer le filtre à huile.
5. Essuyer la paroi d'accouplement du filtre à huile.
6. Passer une fine couche d'huile moteur sur le joint en caoutchouc du filtre à huile.



SMA010

7. Mettre le filtre à huile en place.

Serrer le filtre **UNIQUEMENT A LA MAIN, JAMAIS AVEC UNE CLE.**

8. Verser l'huile préconisée.

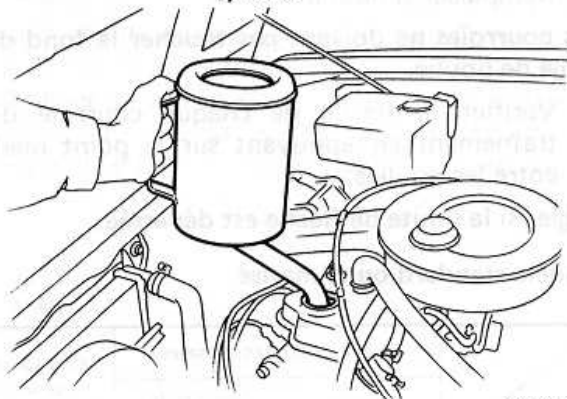
Contenance en huile:

Remplacement de filtre à air

3,2 litres

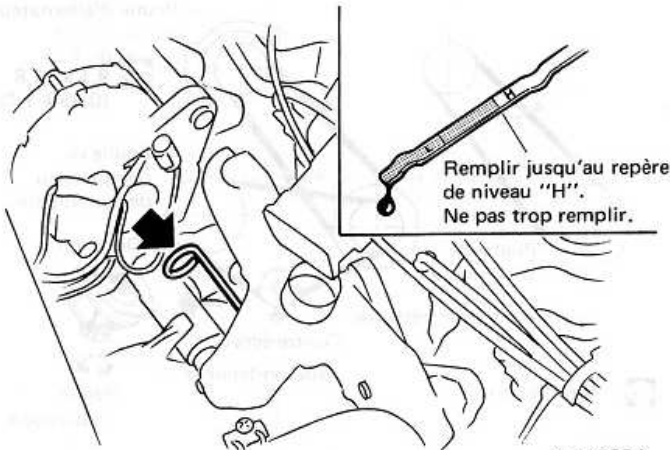
Vidange sans remplacement de filtre

3,0 litres



SMA504A

9. Vérifier le niveau d'huile.
10. Démarrer le moteur et vérifier s'il n'y a pas de fuite d'huile autour du bouchon de vidange ni au filtre à huile.
11. Faire tourner le moteur pendant quelques minutes puis couper le contact. Attendre quelques minutes et vérifier le niveau d'huile.



SMA505A

### REPLACEMENT DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

#### AVERTISSEMENT:

Ne jamais procéder au remplacement du liquide de refroidissement alors que le moteur est chaud: il y a risque de brûlure grave.

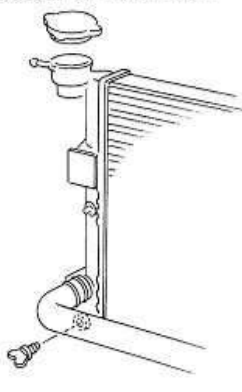
1. Amener le curseur de commande de température (TEMP) sur la position de chaleur maximum (HOT).

# REVISION DU MOTEUR

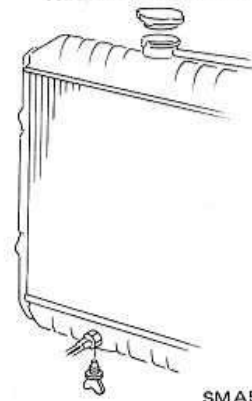
## Circuits de Refroidissement et de Lubrification (Suite)

2. Ouvrir le robinet de vidange implanté sous le radiateur et retirer le bouchon du radiateur.

Radiateur en aluminium



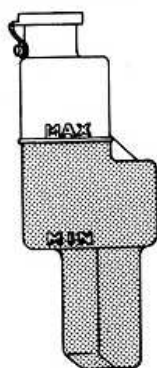
Radiateur en cuivre



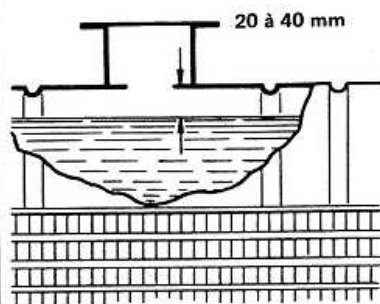
SMA506A

3. Refermer le robinet de vidange et faire le plein d'eau douce du radiateur.  
 4. Laisser le moteur chauffer et recommencer les opérations exposées aux alinéas 2 et 3 une ou deux fois afin de vidanger l'ancien liquide de refroidissement.  
 5. Faire le plein de liquide de refroidissement du radiateur jusqu'au niveau spécifié. Se conformer aux instructions portées sur le bidon d'anti-gel quant aux proportions d'anti-gel et d'eau.

Avec vase d'expansion



Sans vase d'expansion



SMA507A

### Contenance en refroidissant:

|                | litre       |          |
|----------------|-------------|----------|
|                | Aluminium*1 | Cuivre*2 |
| Avec chauffage | 3,9         | 4,8      |
| Sans chauffage | 3,5         | 4,4      |

\*1: Les valeurs ne tiennent pas compte de la contenance du vase d'expansion qui est de 0,35ℓ

\*2: Pour les régions tropicales.

6. Laisser le moteur tourner pendant quelques minutes puis vérifier le niveau de liquide de refroidissement et vérifier si le robinet et le bouchon de vidange ne fuient pas.

### VERIFICATION DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

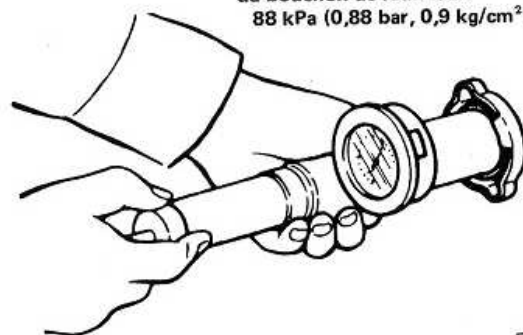
#### Vérifier les tuyaux du circuit de refroidissement

Vérifier l'état général des tuyaux de refroidissement et voir s'il n'y a pas de fuites, de fissures, d'effilochage ni de jonctions desserrées.

#### Vérifier le bouchon de radiateur

Imposer une pression au bouchon de radiateur à l'aide d'un appareil d'essai spécial afin de vérifier si son fonctionnement est convenable.

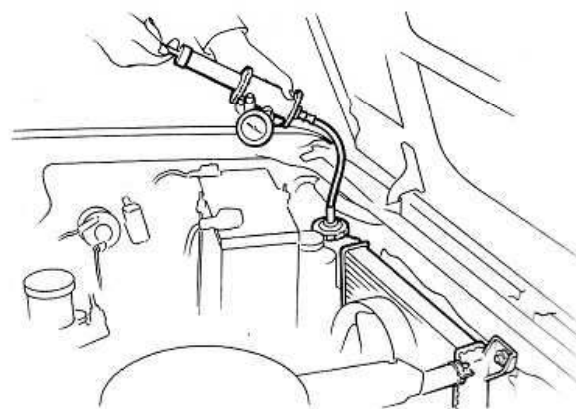
Pression d'ouverture  
du bouchon de radiateur:  
88 kPa (0,88 bar, 0,9 kg/cm<sup>2</sup>)



ET012

#### Vérifier s'il n'y a pas de fuites de refroidissant

Vérifier s'il n'y a pas de fuites en imposant une pression au circuit de refroidissement à l'aide d'un appareil d'essai spécial.



Pression d'essai:  
157 kPa (1,57 bar, 1,6 kg/cm<sup>2</sup>)

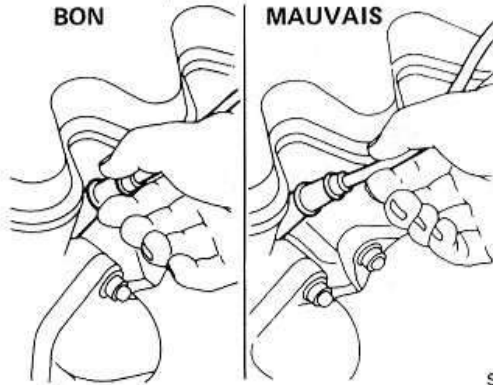
SMA508A

# REVISION DU MOTEUR

## Circuits d'Allumage et de Carburation

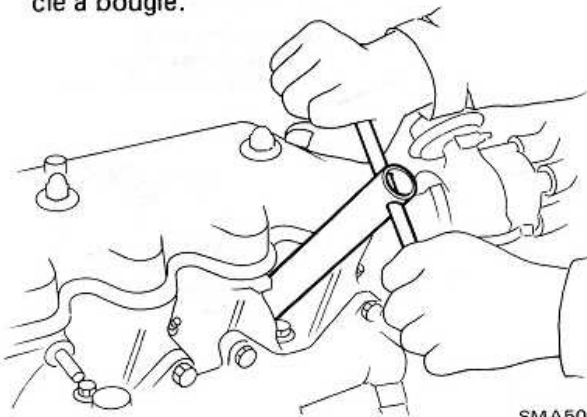
### VERIFICATION ET REMPLACEMENT DES BOUGIES D'ALLUMAGE

1. Débrancher les fils de bougie au niveau de leurs soufflets. Ne pas tirer sur les fils eux-mêmes.



SMA037A

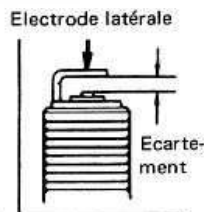
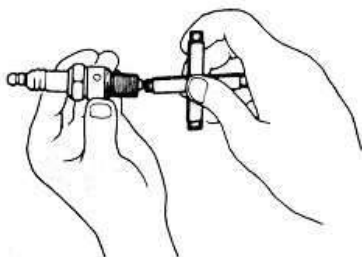
2. Déposer les bougies d'allumage à l'aide d'une clé à bougie.



SMA509A

3. Nettoyer les bougies à l'aide d'un appareil de projection de sable sous pression.
4. Vérifier si les isolants ne sont pas fissurés ni ébréchés, observer l'état général des rondelles et contrôler le degré d'usure des électrodes ainsi que leur état de brûlure éventuel. En cas d'usure excessive, procéder au remplacement des bougies.
5. Vérifier l'écartement des électrodes.

Ecartement:  
0,8 à 0,9 mm



SMA476

### Bougies d'allumage

|                   | Sauf l'Europe  | Europe             |
|-------------------|----------------|--------------------|
| Bougies d'origine | BP5ES          | BPR5ES*            |
| Bougies chaudes   | BP4ES          | BPR4ES*            |
| Bougies froides   | BP6ES<br>BP7ES | BPR6ES*<br>BPR7ES* |

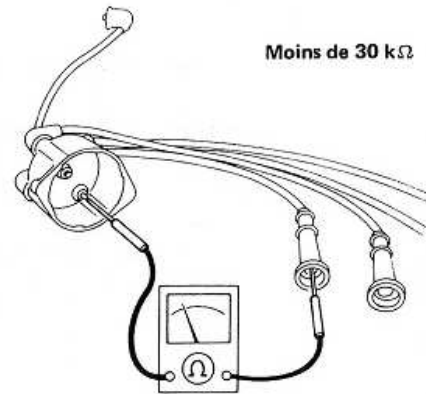
\*: Modèle à résistance intégrée

6. Mettre les bougies en place et rebrancher les fils en veillant à faire correspondre leurs Nos. respectifs.

: Bougies d'allumage  
25 à 29 N·m (2,5 à 3,0 kg·m)

### VERIFICATION DES FILS HAUTE TENSION

1. Vérifier l'état général des fils haute tension, voir s'ils ne sont pas fissurés et contrôler si les bornes ne sont pas brûlées et si leur ajustage est bon.
2. Mesurer la résistance de chaque fil haute tension en le secouant pour voir s'il y a des interruptions.



SMA015A

### VERIFICATION ET REMPLACEMENT DES VIS PLATINEES

#### Vérification visuelle

1. Vérifier si les vis platinees ne sont pas brûlées ou piquées.
2. Nettoyer les contacts et détartrer les vis platinees à l'aide d'une lime.

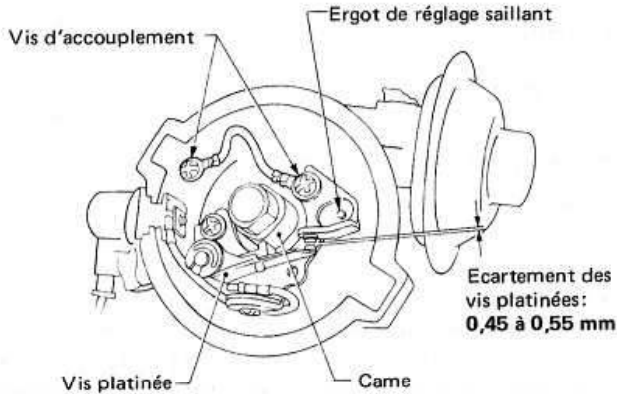
**Ne pas chercher à polir parfaitement.**

# REVISION DU MOTEUR

## Circuits d'Allumage et de Carburation (Suite)

### Vérifier l'écartement des vis platinées

Amener la vis platinée à vérifier sur le nez de la came et mesure l'écartement à l'aide d'un calibre d'épaisseur non huilé.

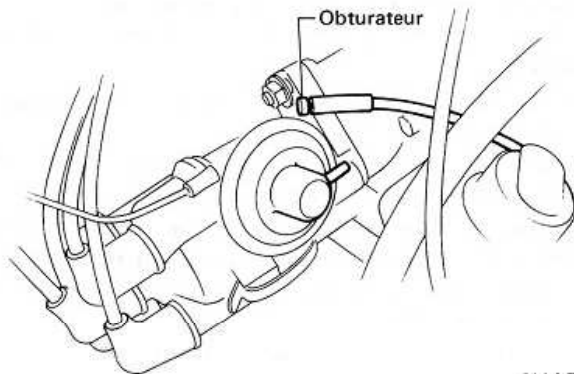


SMA512A

Si la valeur constatée ne correspond pas à celle spécifiée desserrer les vis d'accouplement de plaque de vis platinée et régler l'écartement en faisant tourner l'ergot de réglage.

### Vérification de l'angle d'arrêt

1. Démarrer le moteur et le laisser chauffer.
2. Débrancher le tuyau à dépression du dispositif de commande à dépression du distributeur et obturer le tuyau à l'aide d'un obturateur approprié.

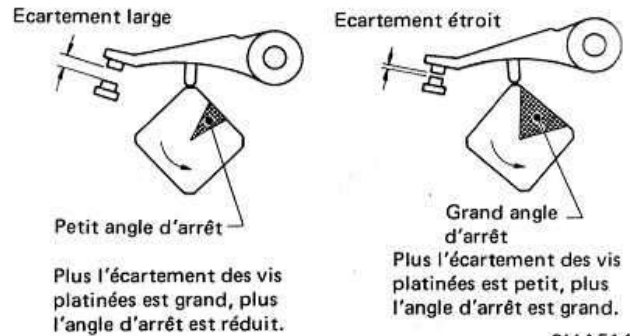


SMA513A

3. Faire tourner le moteur au ralenti et mesure l'angle d'arrêt à l'aide d'un appareil de mesure spécial:

**Angle d'arrêt: 49° à 55°**

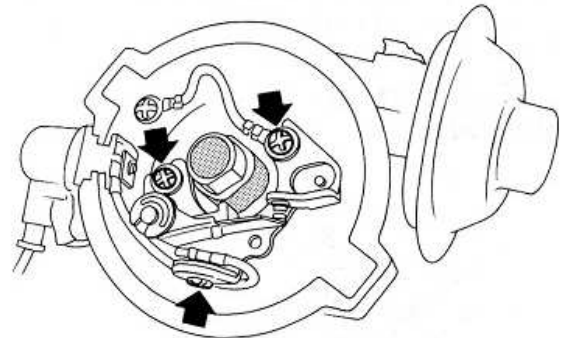
4. Si l'angle constaté ne correspond pas à celui spécifié, couper le contact moteur et régler l'écartement des vis platinées.



SMA514A

5. Si la valeur d'angle d'arrêt constatée ne correspond pas avec celle spécifiée alors que l'écartement des vis platinées est convenable, c'est que le lobe de came est usé. Il convient alors de remplacer la came.

### Remplacement des vis platinées



Point à graisser

SMA515A

1. Mettre un nouveau jeu de vis platinées en place et régler leur écartement ainsi que l'angle d'arrêt.
2. Passer de la graisse spécifiée sur la came et sa tête.

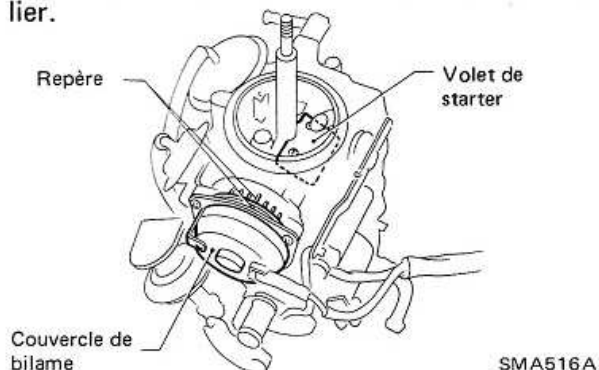
### VERIFICATION DU MECANISME DE STARTER (Volet et tringlerie de starter)

1. Le moteur ne tournant pas et étant froid, vérifier si le bon fonctionnement du volet et de la tringlerie de starter n'est pas gêné.
- 1) Ouvrir complètement le papillon des gaz et vérifier si le volet de starter se ferme bien convenablement.

# REVISION DU MOTEUR

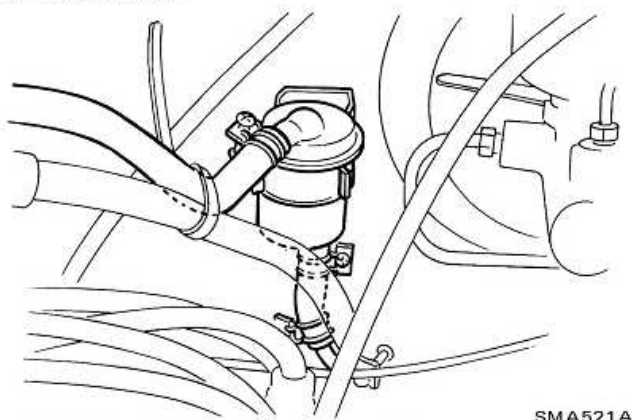
## Circuits d'Allumage et de Carburation (Suite)

- 2) Pousser le volet de starter et vérifier s'il ne se coince pas et si son mouvement est bien régulier.



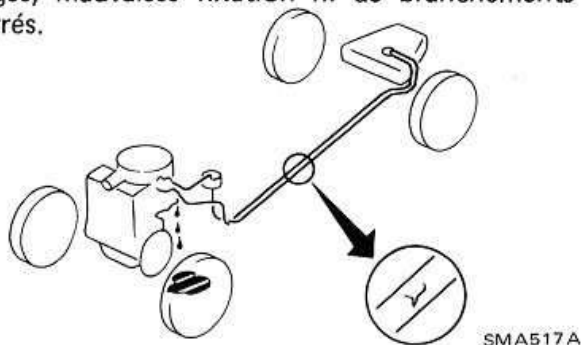
2. Vérifier si le repère du couvercle de bilame coïncide bien avec le repère central de la chambre de starter.
3. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti. Vérifier si le volet de starter s'ouvre bien progressivement de manière à approcher de son ouverture totale à mesure que le moteur chauffe.

### REPLACEMENT DU FILTRE A CARBURANT



### VERIFICATION DU CIRCUIT DE CARBURATION

Vérifier l'état général des conduites d'alimentation et du réservoir et voir s'il n'y a pas de fuites, efflochages, mauvaises fixation ni de branchements desserrés.



### REPLACEMENT DU FILTRE A AIR

En dehors de son remplacement, aucun travail d'entretien n'est nécessaire au niveau du filtre à air à élément en papier huilé.

### VERIFICATION ET REGLAGE DU REGIME DE RALENTI, DU CALAGE DE L'ALLUMAGE ET DU MELANGE CARBURANT

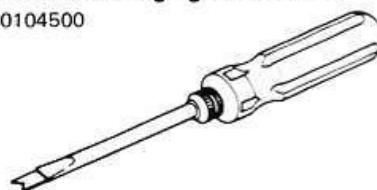
#### ATTENTION:

- a. Le rapport de mélange carburant de ralenti ayant été mis au point à l'usine, il est inutile de le régler. Si cependant un réglage s'impose, le réaliser de la manière indiquée ci-après.
- b. Ne pas serrer complètement la vis de réglage de ralenti, faute de quoi son extrémité risque d'être endommagée, ce qui provoquerait d'autres défaillances.

#### Préparation

1. Vérifier l'état général des éléments indiqués ci-dessous:
  - Circuit d'allumage
  - Niveaux d'huile moteur et de liquide de refroidissement
  - Jeu aux soupapes
  - Niveau de flotteur au régime de ralenti
2. Amener le levier de changement de vitesse en position de point mort (position "N" ou "P" pour le modèle à ensemble boîte de vitesses automatique/pont avant). Serrer le frein de stationnement et caler les roues avant et arrière.
3. Mettre le climatiseur ainsi que les projecteurs hors-service.
4. Attendre que le ventilateur de refroidissement se soit arrêté pour procéder à l'essai.
5. Laisser le compteur d'oxyde de carbone (CO) chauffer complètement puis introduire sa sonde dans la sortie de tube d'échappement sur plus de 0,40 m.
6. Mesurer la concentration d'oxyde de carbone, le filtre à air étant en place.
7. Pour les carburateurs à capuchon de limitation de ralenti en métal (Europe et Hong Kong), faire tourner la vis de réglage de ralenti à l'aide du tournevis de réglage de ralenti.

KV10104500

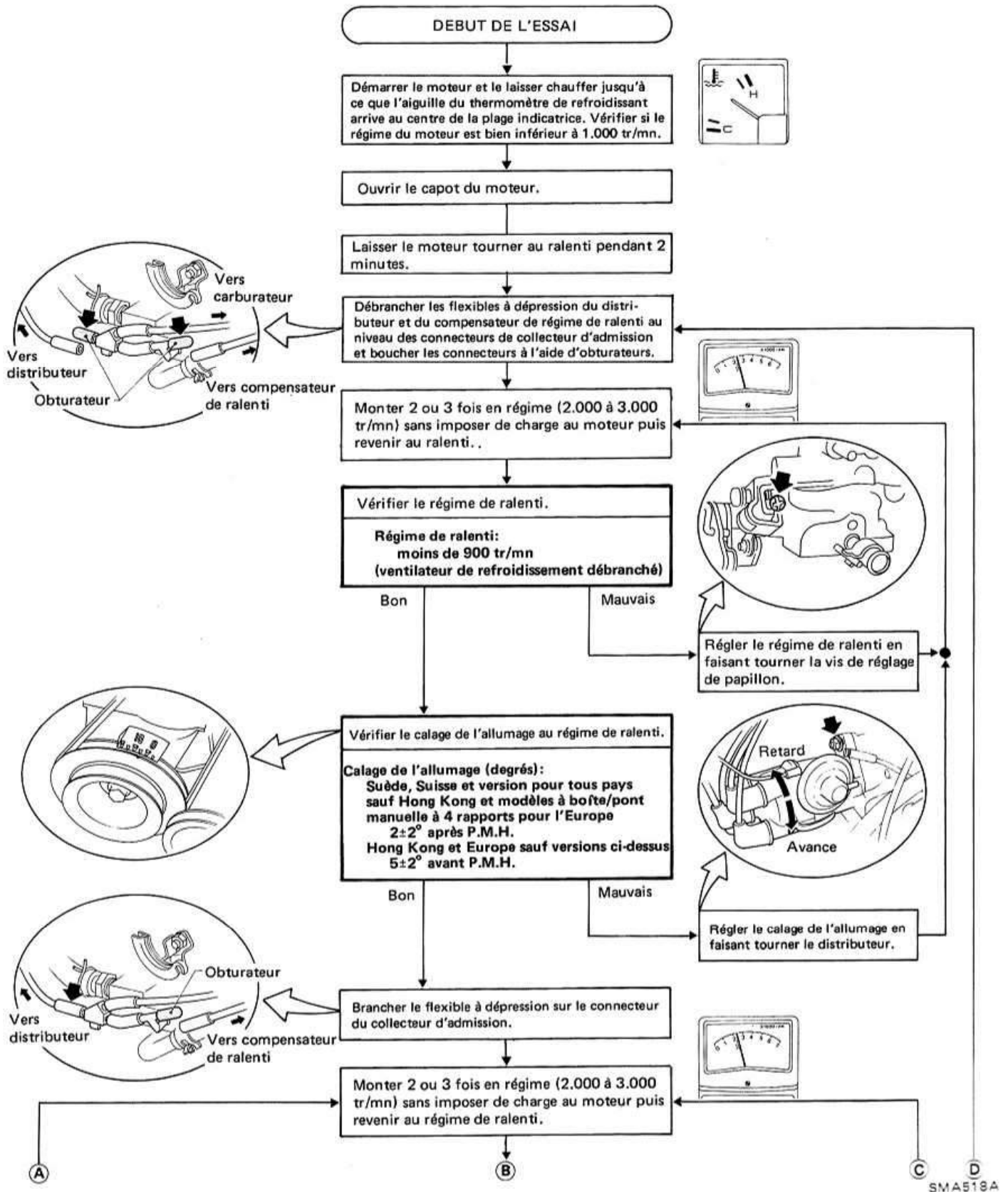


SMA356

# REVISION DU MOTEUR

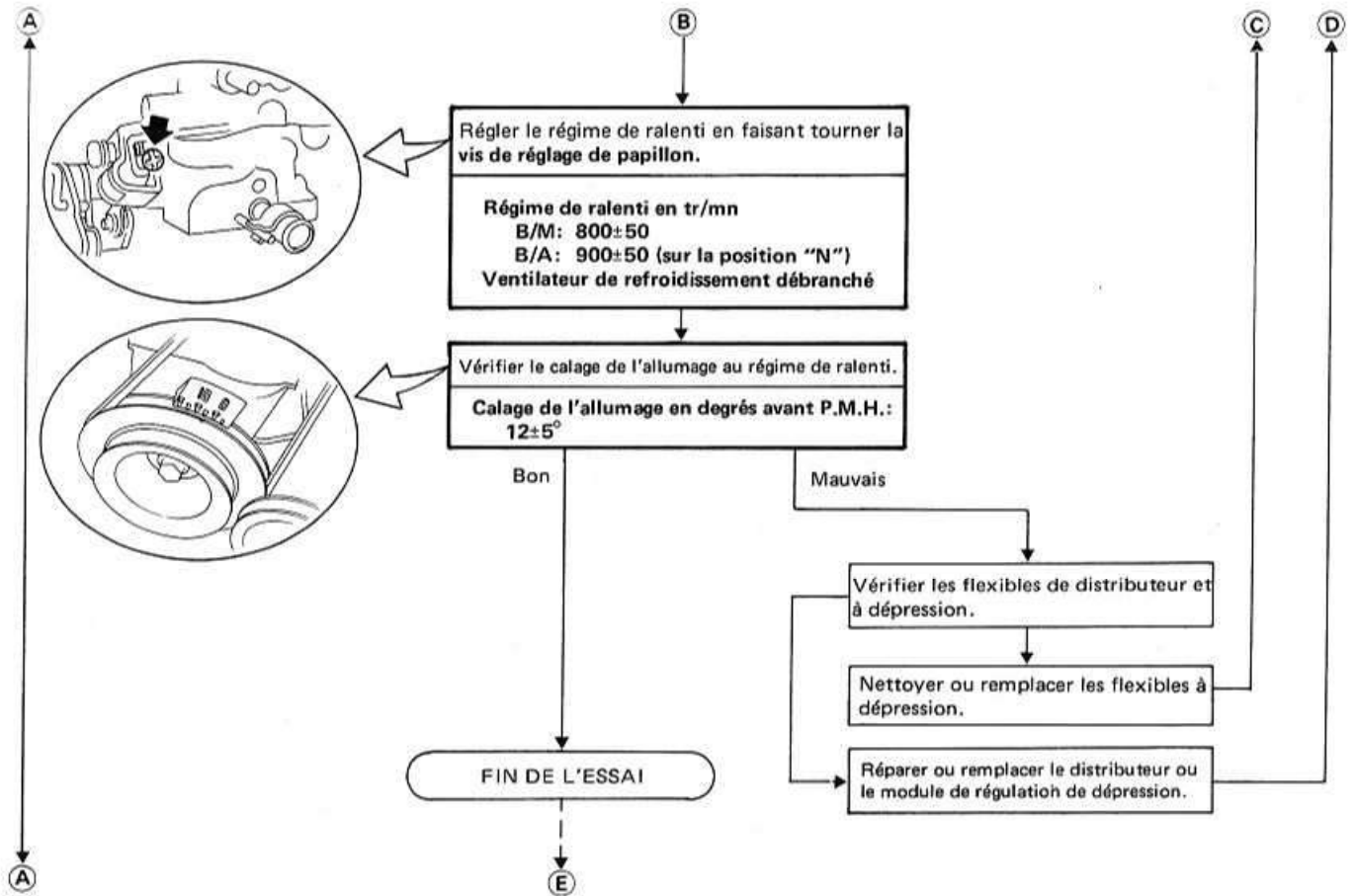
## Circuits d'Allumage et de Carburation (Suite)

### Vérification et réglage du régime de ralenti et du calage de l'allumage

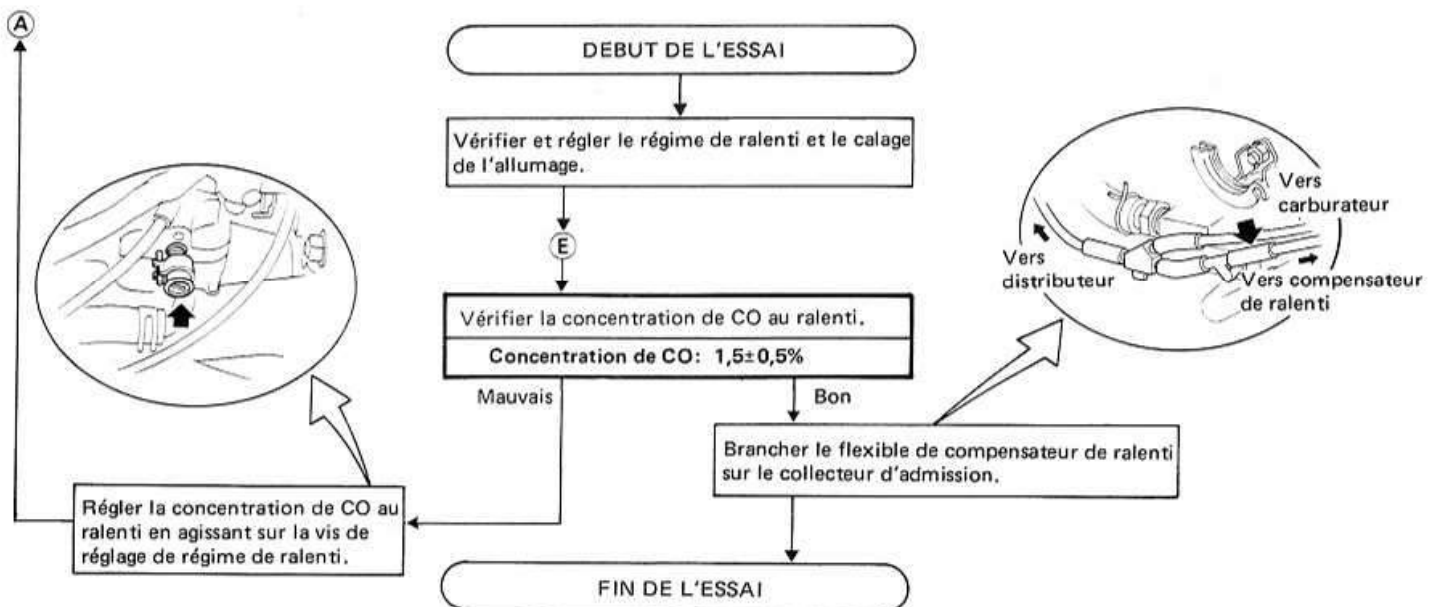


# REVISION DU MOTEUR

## Circuits d'Allumage et de Carburation (Suite)



### Vérification du rapport de mélange carburant [Avec compteur d'oxyde de carbone] Pour l'Europe et Hong Kong

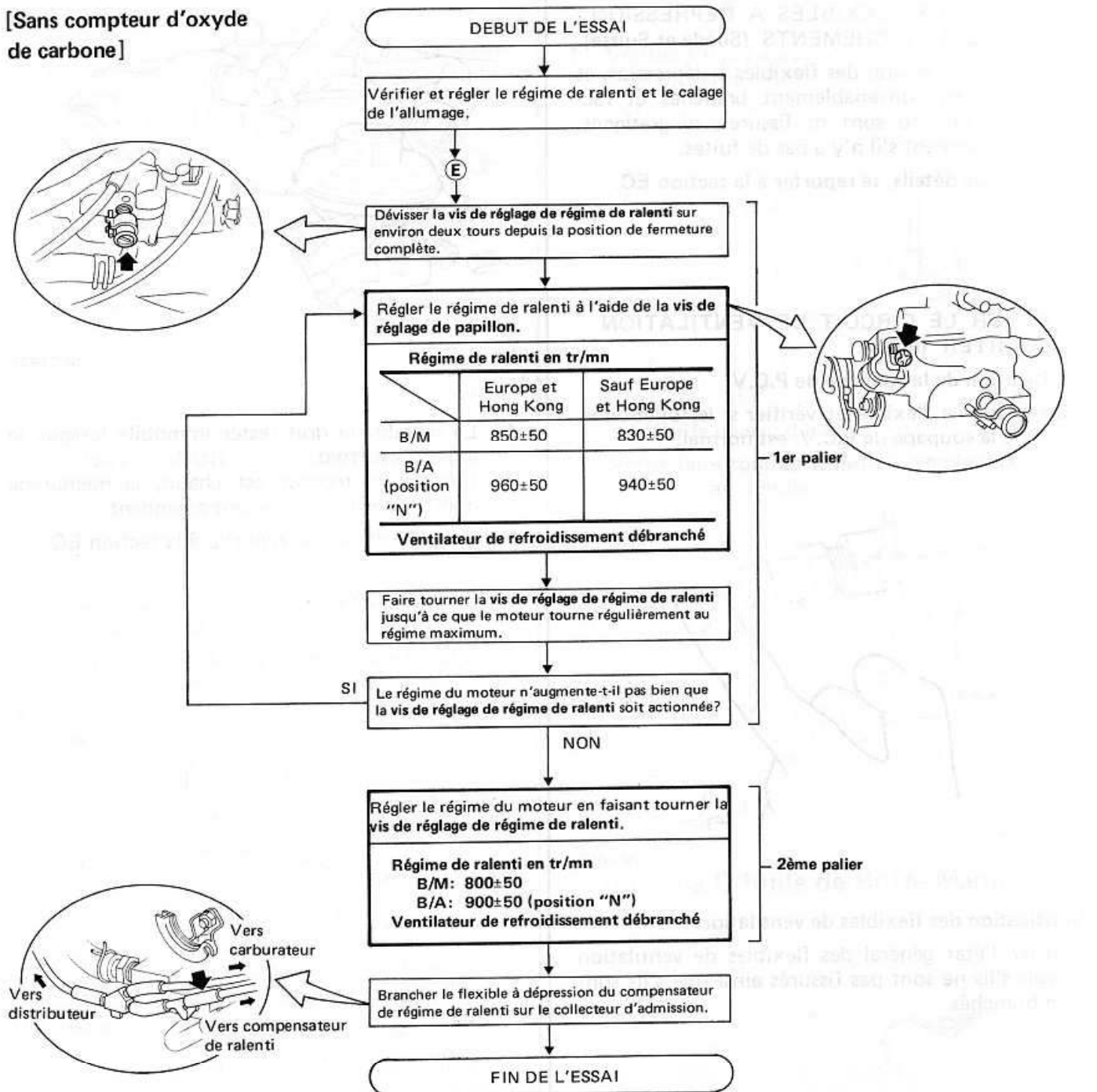




# REVISION DU MOTEUR

## Circuits d'Allumage et de Carburation (Suite)

[Sans compteur d'oxyde de carbone]



Cette méthode de réglage permet non seulement de limiter la concentration d'oxyde de carbone à la valeur de  $1,5 \pm 0,5\%$  mais également de maintenir la stabilité de rotation du moteur, ceci sans l'aide d'un compteur d'oxyde de carbone. Le réglage du 1er palier doit être réalisé afin de parvenir au régime de ralenti le meilleur. Il doit donc être fait en fonction du régime normal spécifié (de préférence entre les valeurs indiquées pour le 1er palier). A ce moment, la concentration d'oxyde de carbone est élevée et il convient donc de passer au 2ème palier.

Le réglage indiqué au 2ème palier doit être fait afin de diminuer la teneur en oxyde de carbone par rapport à celle atteinte au 1er palier jusqu'à ce qu'elle ne soit que de  $1,5 \pm 0,5\%$ . Pour arriver à des valeurs précises, il convient de diminuer le régime du moteur.

| Régime du moteur: tr/mn          |                     |                          |
|----------------------------------|---------------------|--------------------------|
|                                  | Europe et Hong Kong | Sauf Europe et Hong Kong |
| Boîte manuelle                   | 50                  | 30                       |
| Boîte automatique (position "N") | 60                  | 40                       |

# REVISION DU MOTEUR

## Circuit Anti-pollution

### VERIFIER LES FLEXIBLES A DEPRESSION ET LEURS BRANCHEMENTS (Suède et Suisse)

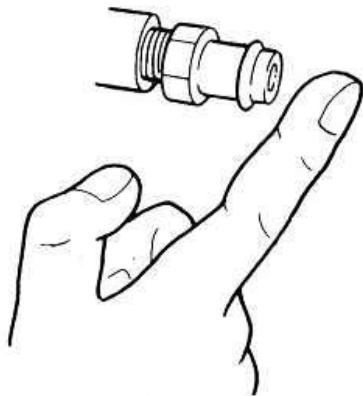
Vérifier l'état général des flexibles à dépression et voir s'ils sont convenablement branchés et raccordés et s'ils ne sont ni fissurés, ni gratignés. Vérifier également s'il n'y a pas de fuites.

Pour plus de détails, se reporter à la section EC.

### VERIFIER LE CIRCUIT DE VENTILATION DU CARTER (P.C.V.)

#### Vérification de la soupape de P.C.V.

Débrancher le flexible et vérifier si le fonctionnement de la soupape de P.C.V. est normal.



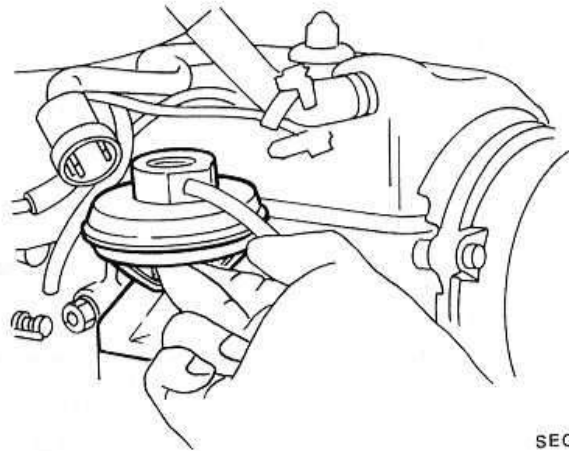
SMA048

#### Vérification des flexibles de ventilation

Vérifier l'état général des flexibles de ventilation et voir s'ils ne sont pas fissurés ainsi que s'ils sont bien branchés.

### VERIFIER LE CIRCUIT DE RECYCLAGE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT (E.G.R.) (Suède et Suisse)

1. Vérifier visuellement le circuit E.G.R. complet.
2. Vérifier le mouvement de la membrane de soupape de E.G.R. en passant progressivement du régime de ralenti à 3.000 tr/mn.



SEC143A

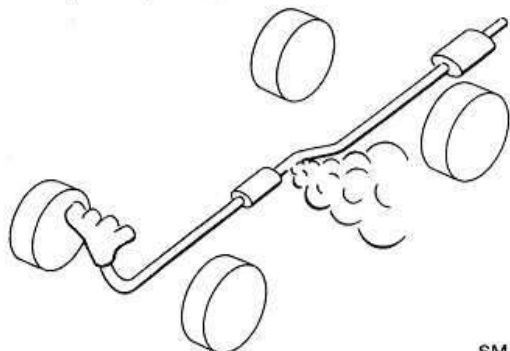
- 1) La membrane doit rester immobile lorsque le moteur est froid.
- 2) Lorsque le moteur est chaud, la membrane doit opérer un mouvement ascendant.

Pour plus de détails, se reporter à la section EC.

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## — Vérification du Circuit d'Échappement —

Vérifier l'état général, l'accouplement et le branchement des tubes d'échappement, du silencieux et de leurs accouplements et voir s'il n'y a ni fuites, ni fissures, ni rayures profondes.



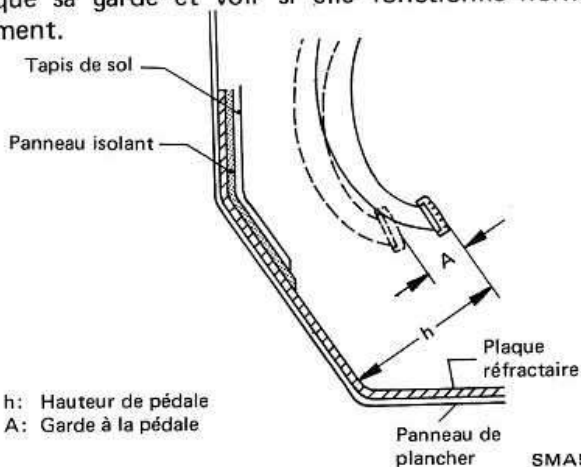
SMA211A

## — Vérification de l'Embrayage —

Vérifier l'état général des câbles ainsi que des tringles et voir s'il n'y a ni rayures profondes, ni effilochage, ni abrasion.

### VERIFICATION DE FONCTIONNEMENT DE L'EMBRAYAGE

Vérifier la hauteur de la pédale d'embrayage ainsi que sa garde et voir si elle fonctionne normalement.



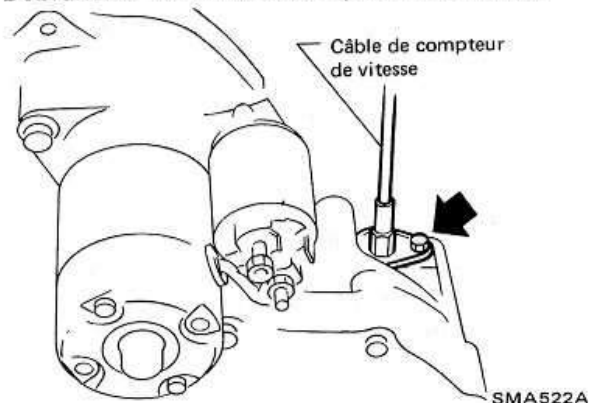
SMA558A

**Hauteur "h" de pédale:**  
**Véhicule à conduite à GCHE**  
 198 à 208 mm  
**Véhicule à conduite à DRTE**  
 203 à 213 mm  
**Garde "A" à la pédale:**  
 18 à 28 mm

Le cas échéant, régler la hauteur de la pédale ainsi que sa garde. Se reporter à la section CL.

## Vérification du Niveau d'Huile de Boîte Manuelle

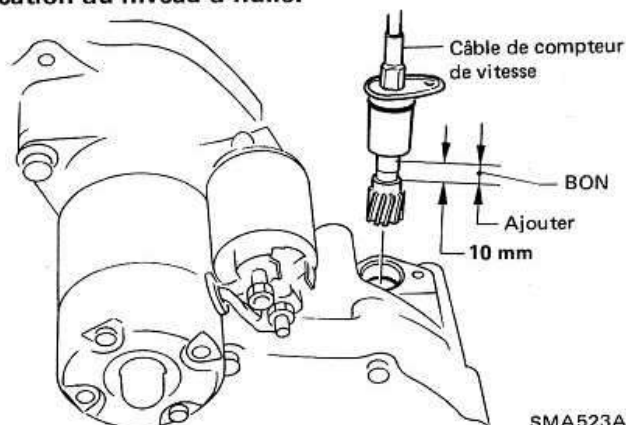
1. Vérifier s'il n'y a pas de fuites d'huile.
2. Débrancher le câble de compteur de vitesse.



SMA522A

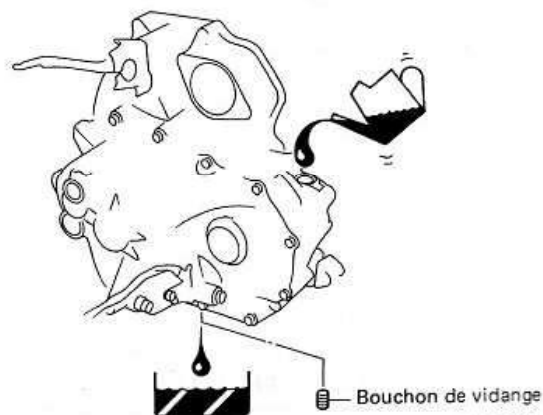
3. Vérifier le niveau d'huile.

**Ne jamais faire tourner le moteur pendant la vérification du niveau d'huile.**



SMA523A

## — Vidange D'huile de Boîte Manuelle —



SMA524A

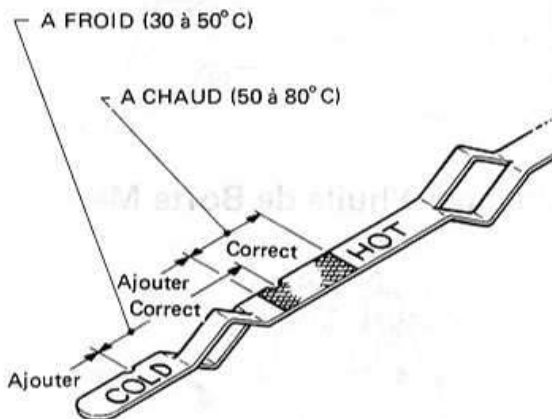
**Contenance en huile:**  
 RN4F40A 2,5 litres  
 RS5F41A 2,6 litres

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Niveau de Liquide de Boîte

Vérifier le niveau de liquide de boîte de vitesses A CHAUD (50 à 80°C) température atteinte au bout d'environ 10 minutes de conduite, à l'aide de la jauge. Cette jauge permet aussi de vérifier le niveau A FROID (30 à 50°C).

1. Garer le véhicule sur un sol de niveau et serrer le frein de stationnement.
2. Démarrer le moteur et faire passer le levier de commande sur toutes les positions en terminant par la position "P".
3. Vérifier le niveau de liquide en laissant le moteur tourner au ralenti. Si le véhicule n'a pas été utilisé depuis un certain temps et que la température ambiante est inférieure à 30°C, relever la mesure à froid (plage COLD de jauge) en laissant le moteur chauffer complètement.
4. Extraire la jauge et la nettoyer à l'aide d'un morceau de papier non pelucheux puis la réintroduire dans son tube en l'y poussant jusqu'en bout de course.
5. Extraire la jauge et relever son indication. Si la vérification est faite à chaud, le niveau doit arriver dans la plage HOT (portion hachurée). Par contre, s'il s'agit d'une mesure à froid, le niveau doit arriver dans la plage COLD.



SAT481

Veiller à ce que le niveau du liquide hydraulique soit convenable.

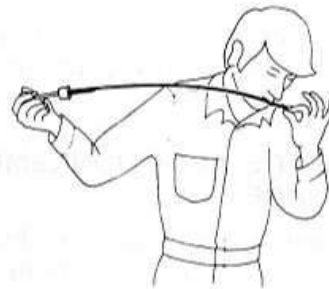
- Un plein excessif peut entraîner des pertes ou la rupture de l'ensemble boîte/pont.
- Un manque de liquide peut provoquer un patinement des embrayages et éventuellement déboucher sur leur rupture.

## Vérification de l'Etat du Liquide de Boîte Automatique

Pour déterminer l'état de la boîte de vitesses automatique, vérifier celui de son liquide. S'il est très sombre ou s'il dégage une odeur de brûlé, c'est que les éléments soumis à friction (embrayages, bandes etc.) doivent être remplacés.



Vérifier la propreté du liquide



Vérifier l'odeur du liquide

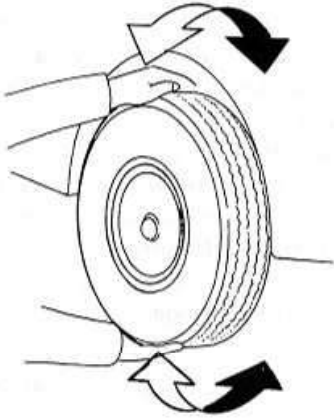
SMA107

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Vérification de l'Essieu et de la Suspension Avant

- Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des pièces constitutives de l'essieu et de la suspension et voir si elles ne sont pas desserrées.

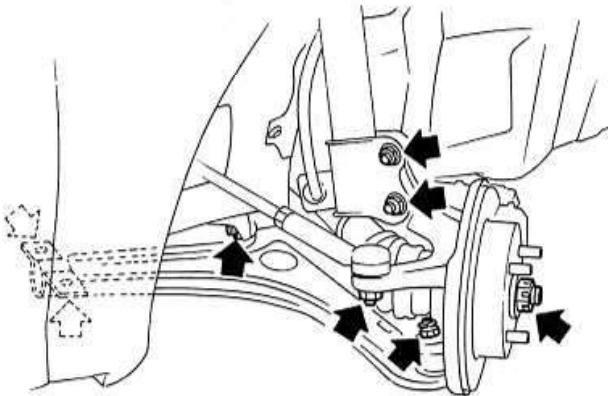
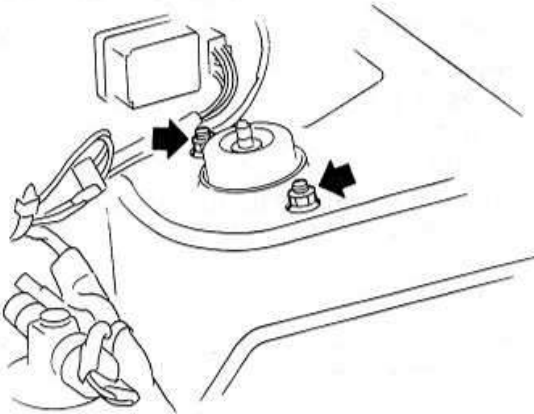
(1) Secouer les roues avant.



SMA525A

(2) Resserrer tous les écrous et boulons au couple spécifié.

Se reporter aux couples de serrage indiqués dans la section FA.



SMA526A

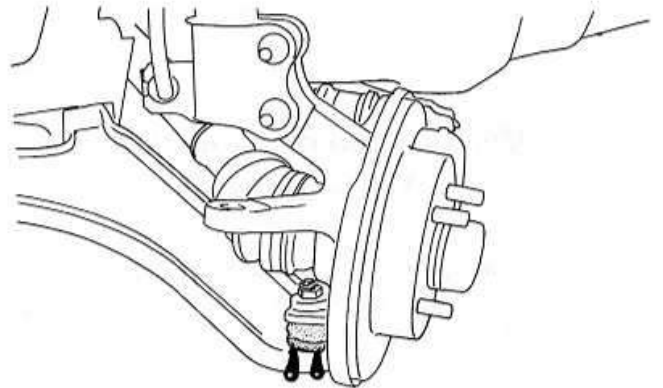
(3) Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des pièces constitutives de l'essieu et de la suspension avant et voir s'il n'y a pas de fissures.

- Vérifier l'état général des jambes de force (amortisseurs) et voir s'il n'y a pas de fuites d'huile.



SMA113

- Vérifier si les rotules de suspension ne laissent pas fuir de graisse et contrôler l'état général des soufflets de rotule.



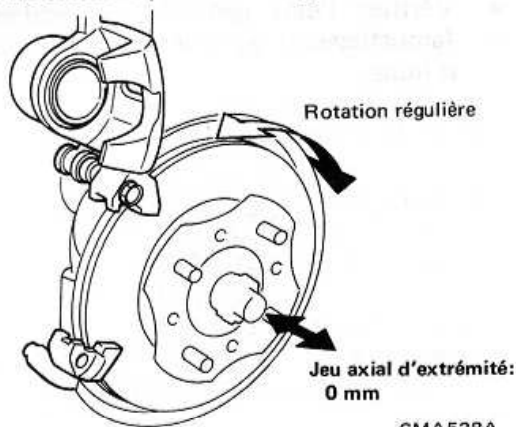
SMA527A

Z·ONE·DATSUN

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Vérification de Graisse des Roulements de Roue Avant

- Vérifier le jeu axial d'extrémité ainsi que le fonctionnement des roulements de roue et voir s'ils ne laissent pas fuir de graisse.



Le cas échéant, régler la précharge des roulements de roue. Se reporter à la section FA.

## Vérification des Soufflets d'Arbre de Roue

Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des soufflets et des arbres de roue et voir s'il n'y a ni fissures, ni fuites de graisse.



## Vérification de Géométrie des Roues Avant

### CONTROLE PRELIMINAIRE

- Pression des pneumatiques
- Jeu axial des roulements de roue
- Rotules de suspension
- Serrage du boîtier de direction sur le châssis
- Timonerie de direction et accouplements
- Fonctionnement des amortisseurs
- Serrage des pièces constitutives d'essieu et de suspension avant.
- Mesure de hauteur à vide du véhicule.  
Pour cette mesure, le véhicule doit se trouver sur un sol de niveau aussi bien longitudinalement que transversalement.
- Remise en état ou remplacement des parties et/ou pièces endommagées.

Définition de l'expression "à vide"

Pleins de carburant, de liquide de refroidissement et d'huile.

Roue de secours, cric, jeu d'outils et tapis de sol en place.

### CARROSSAGE, CHASSE ET INCLINAISON DES PIVOTS DE FUSEE

Les angles de carrossage et de chasse ainsi que l'inclinaison des pivots de fusées ont été définitivement déterminés à l'usine et ne peuvent être réglés.

Carrossage:

-25' à 1°5'

Chasse:

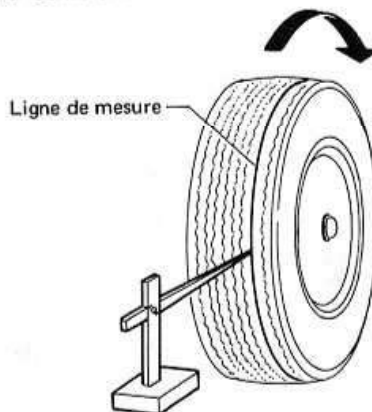
1°30' à 3°

Inclinaison des pivots de fusée:

12°25' à 13°55'

### PINCEMENT

1. Tracer une ligne de mesure fondamentale sur la bande de roulement.

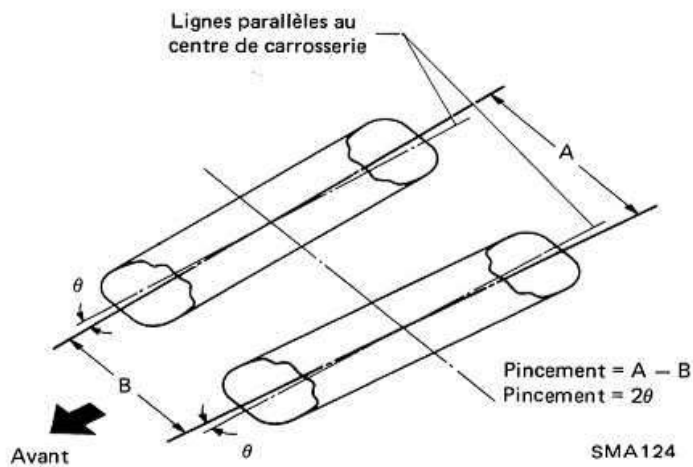


Abaisser l'avant du véhicule, et faire jouer la suspension avant afin d'éliminer la friction.

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

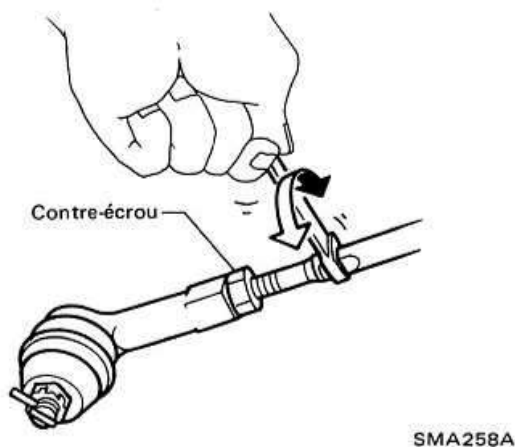
## Vérification de Géométrie des Roues Avant (Suite)

2. Mesurer le pincement.

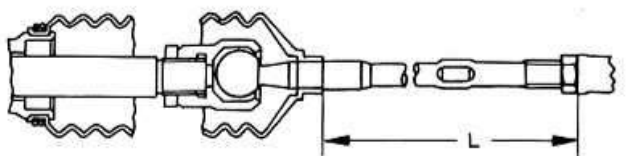


**Pincement:**  
2 à 4 mm  
12' à 24'

3. Pour régler le pincement, agir sur la longueur des barres de réglage de parallélisme de la direction.

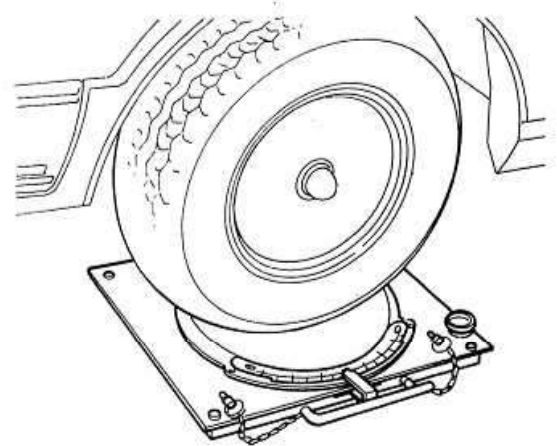


**Cote "L":**  
Boîtier de direction  
R20N 174,3 mm  
PR25SA 187,4 mm



### ANGLE DE BRAQUAGE DES ROUES AVANT

- Faire complètement tourner le volant de direction de butée à butée et mesurer l'angle de braquage de la roue intérieure par rapport à chaque butée.



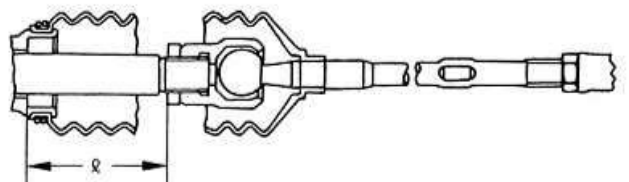
#### Angles de braquage:

Roue intérieure 40-1/2° à 43-1/2°  
Roue extérieure 32-1/2° à 35-1/2°

- Si les valeurs constatées ne correspondent pas à celles spécifiées, vérifier la course de la crémaillère de direction.

#### Se reporter à la section ST.

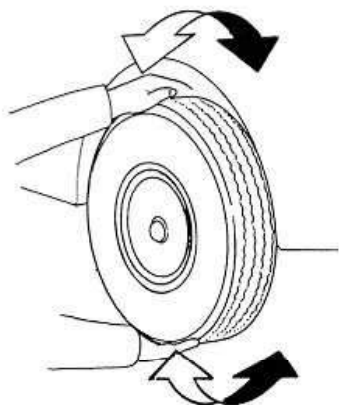
Course "l" de la crémaillère  
(de chaque côté):  
66,7 mm



# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

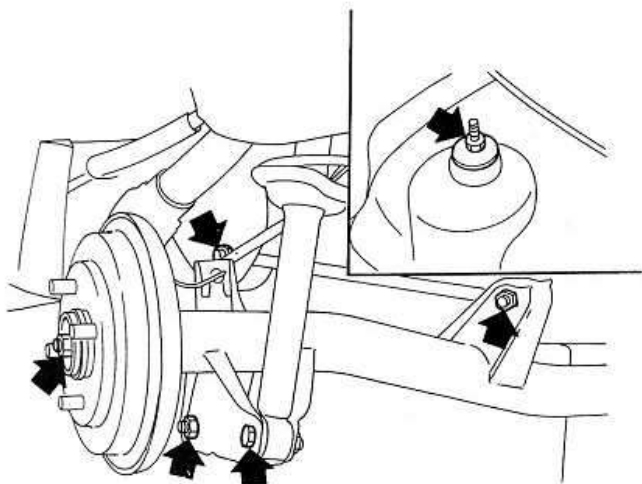
## Vérification de l'Essieu et de la Suspension Arrière

- Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure et le serrage des pièces constitutives de l'essieu et de la suspension arrière.
- (1) Secouer chaque roue arrière.



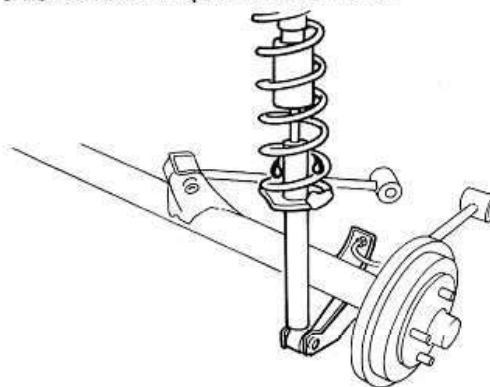
SMA525A

- (2) Resserrer tous les écrous et boulons au couple spécifié.  
Se reporter aux couples de serrage indiqués dans la section RA.



SMA531A

- (3) Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des pièces constitutives de l'essieu et de la suspension arrière et voir s'il n'y a pas de fissures.
- Vérifier l'état général des amortisseurs et voir s'ils ne laissent pas fuir d'huile.

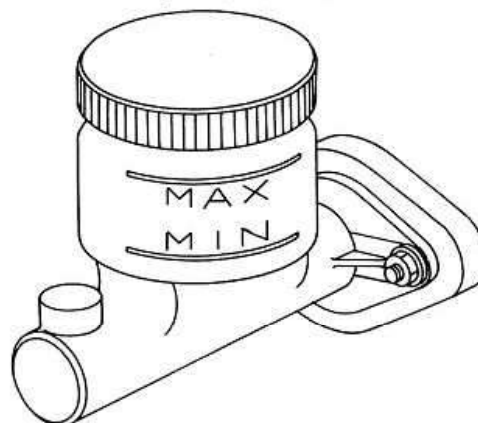


SMA532A

## — Vérification de Niveau et de Fuite — de Liquide de Freins

Si le niveau de liquide de freins est extrêmement bas, vérifier si le circuit de freinage ne fuit pas.

Ajouter jusqu'au repère "MAX"



SMA593A

Z·ONE·DATSUN

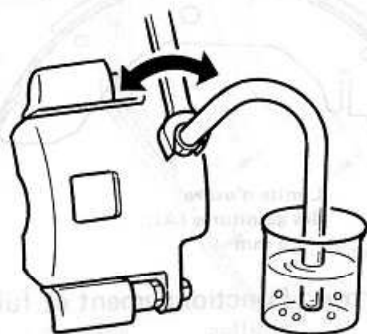


# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Remplacement de Liquide de Freins

- Faire le plein à l'aide du liquide de freins "DOT 3" préconisé.
- Ne pas réutiliser le liquide de freins vidangé.
- Attention à ne pas renverser de liquide de freins sur la peinture!

1. Vidanger le liquide de freins de chaque frein à l'aide de son purgeur.

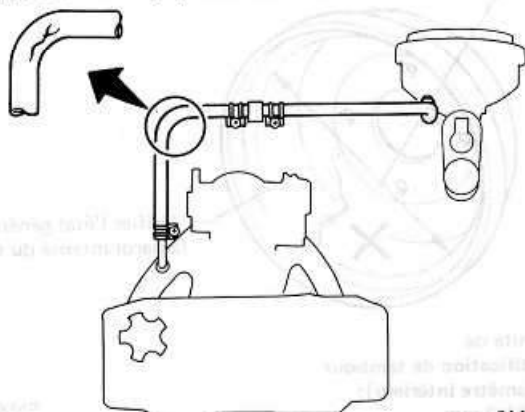


SMA261A

2. Verser du liquide neuf jusqu'à ce qu'il commence à sortir par les purgeurs.  
Pour le plein de liquide de freins, procéder comme lors de la purge du circuit hydraulique. Se reporter à la section BR.

## Vérification du Servo-frein, des Flexibles à Dépression, des Branchements et de la Soupape de Retenue

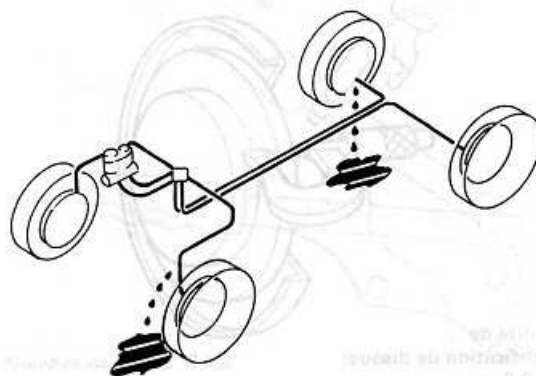
Vérifier le branchement des conduites à dépression ainsi que l'accouplement, l'herméticité et l'état général de la soupape de retenue.



SMA157A

## Vérification du Circuit de Freinage

Vérifier l'état général des conduites de liquide de freins ainsi que des câbles de frein de stationnement et voir si les branchements sont bons et s'il n'y a ni fuites, ni effilochage, ni abrasion.



SMA158A

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## — Vérification des Disques de Frein —

Vérifier l'état général de chaque pièce constitutive des disques de frein.

Disques: Etat général et épaisseur



Limite de rectification de disque: 10,0 mm

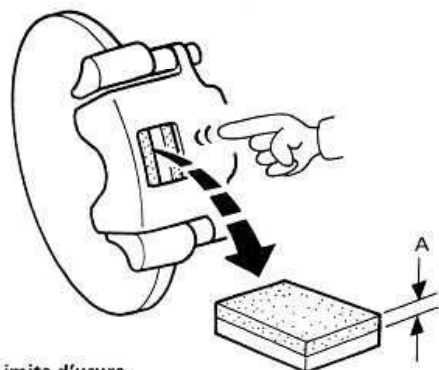
SMA260A

Etriers: Fonctionnement et fuites éventuelles



SMA535A

Plaquettes: Usure ou dégâts divers



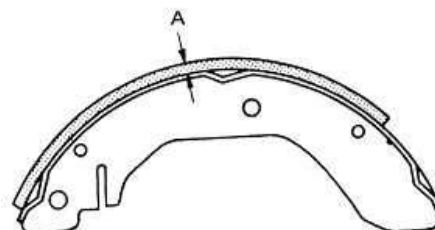
Limite d'usure des plaquettes (A): 2,0 mm

SMA364A

## — Vérification du Frein à Tambour —

Vérifier l'état général de chaque pièce constitutive du frein à tambour.

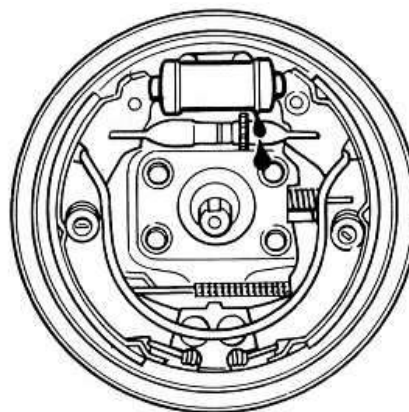
Garnitures: Usure et dégâts divers



Limite d'usure des garnitures (A): 1,5 mm

SMA138

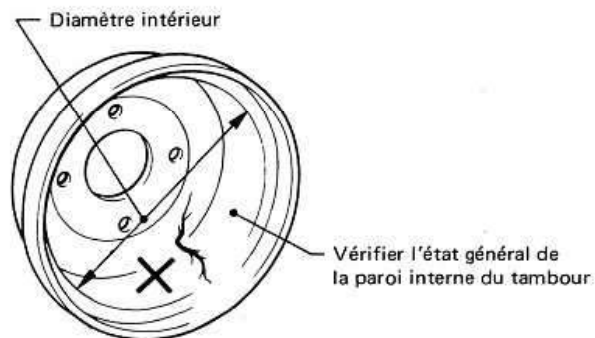
Cylindres de roue: Fonctionnement et fuites éventuelles



SMA536A

Ressorts et goupiles: Puissance et dégâts divers

Tambours: Etat de la paroi interne et diamètre intérieur



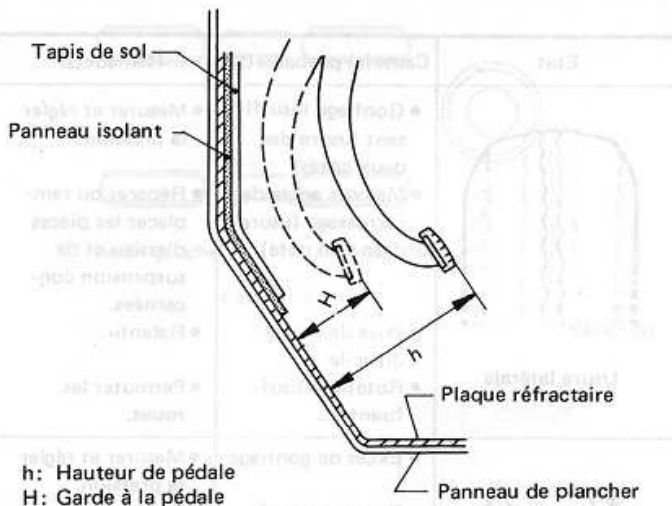
Limite de rectification de tambour (Diamètre intérieur): 181,0 mm

SMA139

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Vérification de Fonctionnement des Freins de Route

- Vérifier les hauteurs au repos et en position appuyée de la pédale de freins ainsi que son bon fonctionnement.



h: Hauteur de pédale  
H: Garde à la pédale

SMA537A

### Hauteur "h" de pédale au repos:

Véhicule à conduite à GCHE

B/M 190 à 200 mm

B/A 194 à 204 mm

Véhicule à conduite à DRTE

B/M 203 à 213 mm

B/A 205 à 215 mm

### Hauteur "H" de pédale appuyée:

Véhicule à conduite à GCHE

Plus de 95 mm

Véhicule à conduite à DRTE

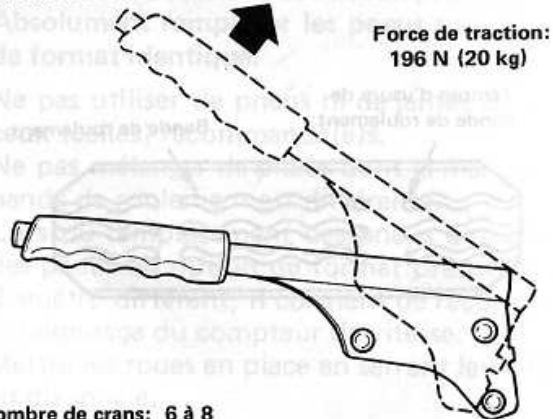
Plus de 105 mm

Le cas échéant, régler les hauteurs de la pédale. Se reporter à la section BR.

## Vérification du Frein de Stationnement.

Actionner le levier en lui imposant la force spécifiée.

Vérifier la course ainsi que la régularité de fonctionnement du levier.

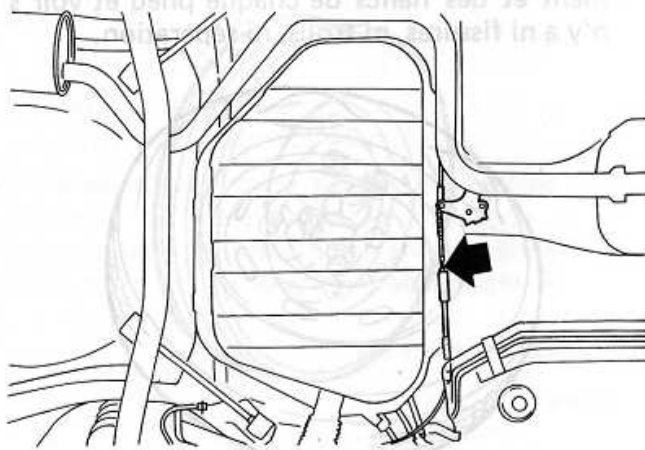


Force de traction:  
196 N (20 kg)

Nombre de crans: 6 à 8

SMA436

2. Régler la course du levier à l'aide de son tendeur.



SMA538A

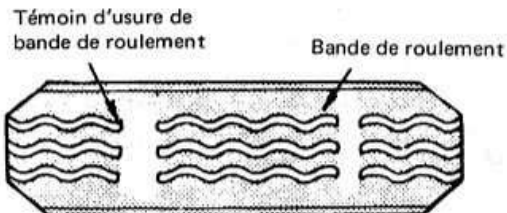
3. Tordre la plaque de contacteur de lampe-témoin de frein de stationnement de manière à ce que la lampe-témoin s'allume dès que le levier a été serré d'un cran et à ce qu'elle s'éteigne lorsqu'il est ramené à sa position d'origine (repos).

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Vérification des Pneumatiques

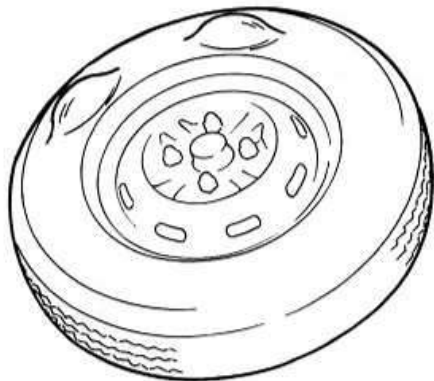
### ETAT DES PNEUMATIQUES

- Remplacer les pneus si les témoins d'usure et de bande de roulement son apparents.



WH024

- Vérifier l'état général de la bande de roulement et des flancs de chaque pneu et voir s'il n'y a ni fissures, ni trous, ni séparation.



SMA539A

- Vérifier si les valves de pneu ne laissent pas fuir d'air.

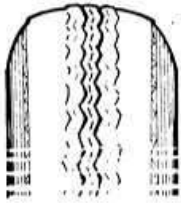

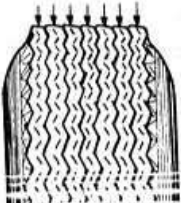

### PRESSIION DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES

La pression de gonflage des pneumatiques doit être mesurée à froid.

Gonfler les pneus aux pressions indiquées sur la plaque signalétique de pneumatiques située dans le véhicule.

### Usure anormale

Corriger les causes de toute usure anormale des pneus en fonction des indications du tableau ci-après.

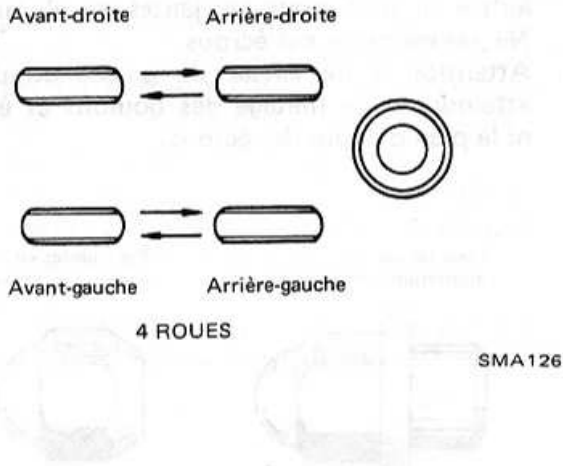
| Etat                                                                                                                                                      | Cause(s) probable(s)                                                                                                                                                                                                                                   | Remède(s)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Usure latérale</p>                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gonflage insuffisant (usure des deux côtés)</li> <li>Mauvais angle de carrossage (usure d'un seul côté)</li> <li>Prise de virage difficile</li> <li>Rotation insuffisante</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mesurer et régler la pression.</li> <li>Réparer ou remplacer les pièces d'essieu et de suspension concernées.</li> <li>Ralentir.</li> <li>Permuter les roues.</li> </ul>                                                                                                                      |
|  <p>Usure centrale</p>                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Excès de gonflage</li> <li>Rotation insuffisante</li> </ul>                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mesurer et régler la pression.</li> <li>Permuter les roues.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                        |
|  <p>Crans d'usure</p> <p>Usure par pincement (positif ou négatif)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pincement non conforme</li> </ul>                                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Régler le pincement.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                               |
|  <p>Usure irrégulière</p>                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Carrossage ou chasse non conforme</li> <li>Défaut de suspension</li> <li>Roue déséquilibrée</li> <li>Tambour de frein ovalisé</li> <li>Autres défaillances mécaniques</li> <li>Rotation insuffisante</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réparer ou remplacer les pièces d'essieu et de suspension concernées.</li> <li>Réparer, remplacer ou remettre en place si besoin est.</li> <li>Equilibrer ou réparer.</li> <li>Remettre en état ou remplacer.</li> <li>Remettre en état ou remplacer.</li> <li>Permuter les roues.</li> </ul> |

SMA068

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Permutation des Roues

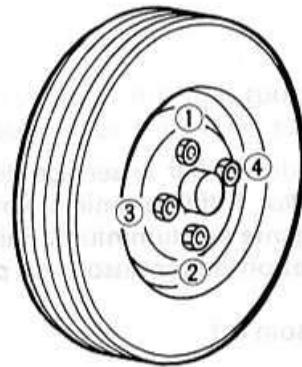
### Pneus à carcasse radiale



## Remplacement des Pneumatiques

### ATTENTION:

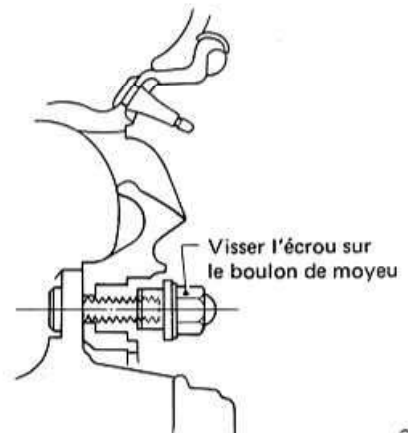
- Ne mélanger différents types de pneu tels que pneus à carcasse renforcée, à ceinture renforcée ou à carcasse radiale sous aucun prétexte.
- Absolument remplacer les pneus par des pneus de format identique.
- Ne pas utiliser de pneus ni de jantes autres que ceux (celles) recommandé(e)s.
- Ne pas mélanger de pneus dont la marque ou la bande de roulement est différente.
- Lors du remplacement des pneus d'origine par des pneus en option de format préconisé et de diamètre différent, il convient de recommencer l'étalonnage du compteur de vitesse.
- Mettre les roues en place en serrant leurs écrous en diagonale.



SMA540A

- La mise en place des roues à jante en aluminium doit être réalisée de la manière suivante, à savoir:

- (1) Présenter la roue et bien serrer ses quatre écrous.



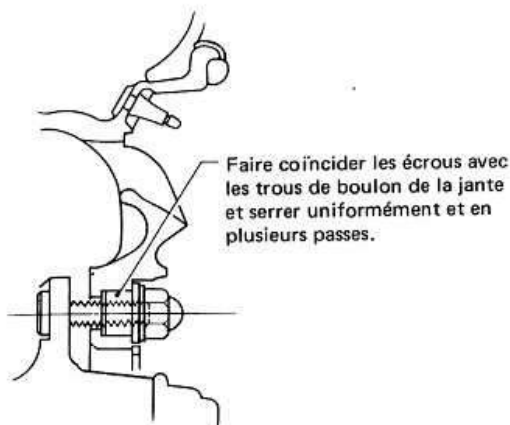
SMA070

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Remplacement des Pneumatiques

(Suite)

- (2) Tirer légèrement la roue en arrière afin de bien faire coïncider les écrous avec les trous de boulon de la jante puis serrer le plus possible les écrous à la main.



SMA071

- (3) Serrer les écrous uniformément et en diagonale à l'aide d'une clé pour écrou de roue (croix).

Ne pas omettre de vérifier le serrage des écrous de roue au bout des 1.000 premiers km parcourus par des roues à jante en aluminium. Faire de même en cas de réparation de crevaison, de permutation des roues etc.

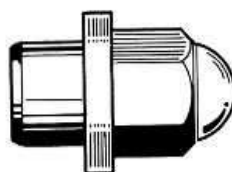
Remplacer si besoin est.

## Ecrous de Roue

### ATTENTION:


- Deux types d'écrou de roue sont utilisés: les uns sont prévus pour les jantes en acier et les autres le sont pour les jantes en aluminium. Ne pas mélanger ces écrous.
- Attention à ne laisser de graisse ou d'huile atteindre ni le filetage des boulons et écrous, ni le plan d'appui des écrous!

Pour jantes en aluminium uniquement



Pour jantes en acier uniquement



 78 à 98 N·m  
(8,0 à 10,0 kg·m)

SMA072

## Remise en Etat de Pneumatique

### ATTENTION:

Lors d'un remplacement de pneu, faire très attention à n'endommager ni le talon, ni le rebord de jante ni l'assise de talon.

Pour la mise en place d'un pneu, prendre garde aux points suivants, à savoir:

- Faire passer la valve et gonfler à la pression convenable.  
Vérifier si les anneaux de positionnement du pneu apparaissent bien de chaque côté autour du rebord de jante.
- Vérifier si la valve ne fuit pas après avoir gonflé le pneu.
- Attention à bien serrer le capuchon de valve à la main!

### AVERTISSEMENT:

Pendant son gonflage, le pneu risque d'éclater si son talon saute par dessus le rebord de sécurité. Par conséquent, pour ne pas risquer de blessure, ne jamais se tenir debout sur la roue pendant le gonflage. Ne jamais gonfler à plus de 2,8 kg/cm<sup>2</sup> (275 kPa, 2,75 bars). Si le talon ne s'assoit pas bien à cette pression, dégonfler le pneu, le lubrifier à nouveau puis le regonfler. En effet, le talon peut casser, entraînant un risque de blessures graves, si le pneu est trop gonflé.

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Vérification des Jantes

- Vérifier si les jantes (particulièrement leurs rebords et leurs sièges de talon de pneu) ne sont pas rouillées, fissurées ni endommagées d'une manière quelconque.
- Vérifier si les jantes ne sont pas voilées en sens radial ou latéral à l'aide d'un comparateur à cadran.

### Voiles latéral (A) et radial (B):

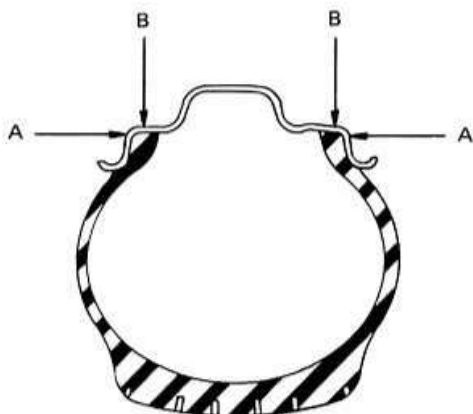
Jante en acier Moins de 1,0 mm

Jantes en aluminium Moins de 0,5 mm

### Différence entre voiles latéraux droit et gauche:

Jante en acier Moins de 0,5 mm

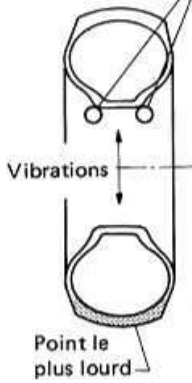

Jantes en aluminium Moins de 0,2 mm



SMA074

- Toute jante au niveau de laquelle l'un des défauts ci-après est remarqué doit être remplacée:
  - Torsion, entailles ou rouille prononcée
  - Elongation des trous de boulon
  - Excès de voile latéral ou radial
  - Fuites d'air
  - Desserrage des écrous de roue

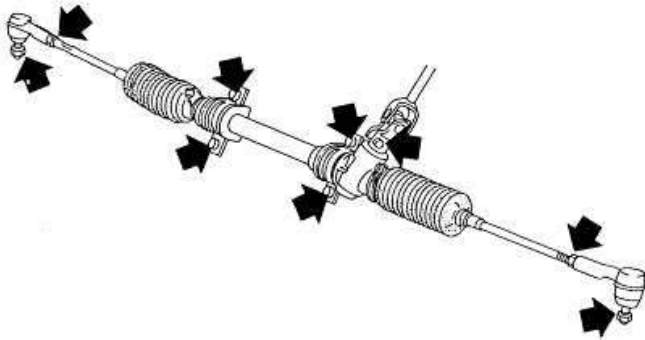
## Equilibrage des Roues

| Cause                       | Déséquilibre statique                                                                                                                                   | Déséquilibre dynamique                                                                                                         |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Symptôme(s) de déséquilibre | Vibrations Shimmy                                                                                                                                       | Shimmy                                                                                                                         |
| Remède                      | Equilibrer statiquement<br>Disposer les poids d'équilibrage ici<br> | Equilibrer dynamiquement<br>Vibrations<br> |

SMA075

# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Vérification du Boîtier et de la Timonerie de Direction

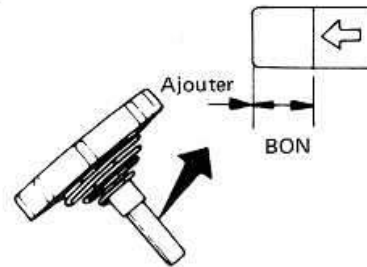


SMA541A

- Boîtier de direction
  - (1) Vérifier l'état général du boîtier de direction et de ses boulons et voir s'il n'y a pas de desserrage ni de fuite de graisse.
  - (2) Vérifier le serrage de l'accouplement avec la colonne de direction.
- Timonerie de direction:
  - (1) Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des rotules, des cache-poussière et autres pièces constitutives et voir s'il n'y a pas de desserrage ni de fuites de graisse.
  - (2) Vérifier si aucune pièce (goupilles fendues, rondelles etc.) ne manque.

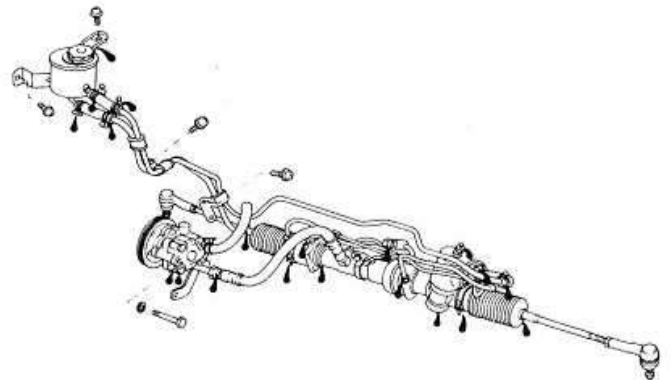
## Vérification du Liquide et des Conduites Hydrauliques de la Direction Assistée

- Vérifier le niveau de liquide hydraulique à froid.



SMA157A

- Vérifier l'état général des conduites et voir si elles sont bien branchées et accouplées, si elles ne fuient pas et si elles ne sont ni fissurées, ni usées par le frottement.



SST129A

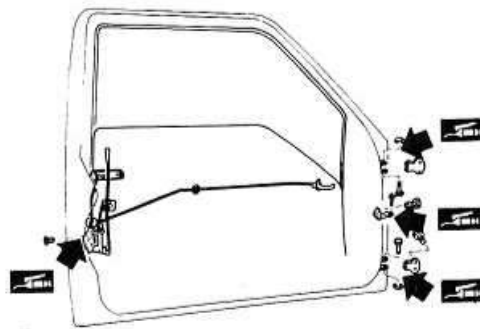
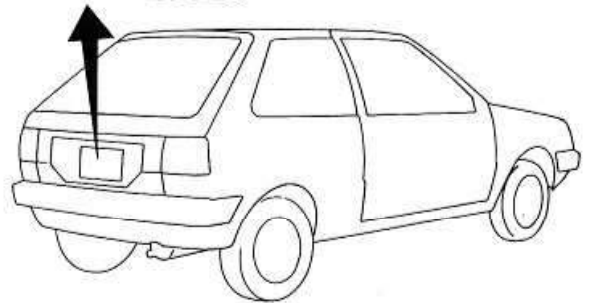
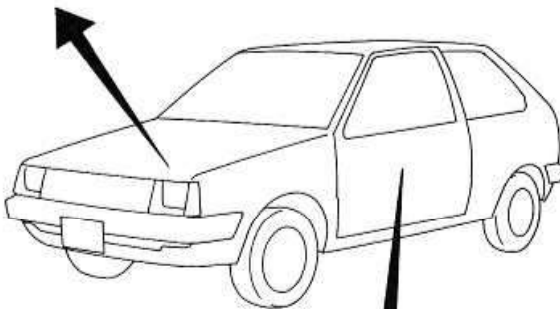
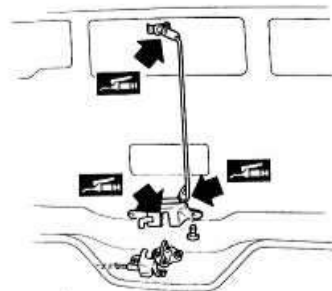
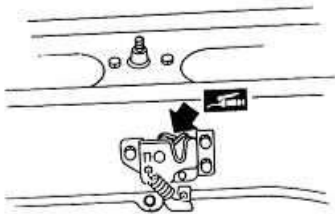
Z·ONE·DATSUN



# REVISION DU CHASSIS ET DE LA CARROSSERIE

## Carrosserie

### LUBRIFICATION DES SERRURES, DES CHARNIERES ET DES LOQUETS DE CAPOT-MOTEUR ET DE HAYON




SMA557A

### VERIFICATION DES CEINTURES DE SECURITE, DE LEURS BOUCLES, DE LEURS ENROULEURS, DE LEURS ANCRAGES ET DE LEURS TENDEURS

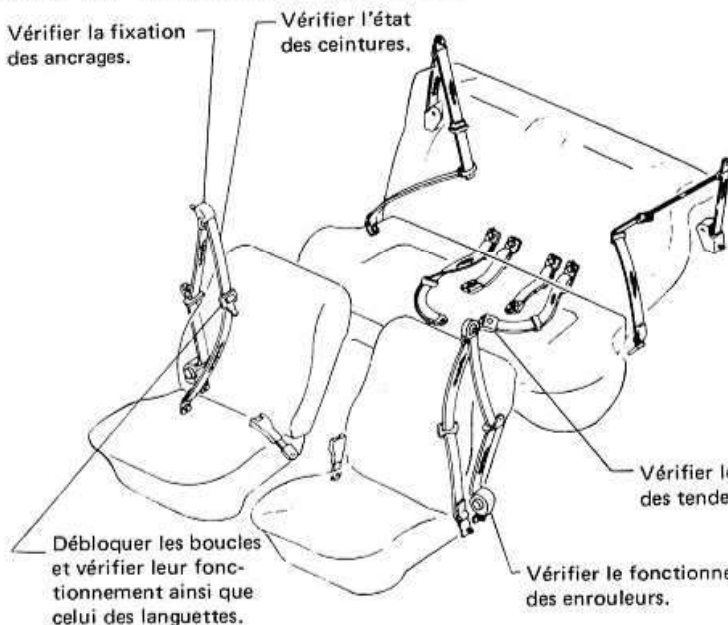
#### ATTENTION:

1. Si le véhicule a subi une collision ou a capoté, remplacer tous les ensembles de ceinture de sécurité, ceci quelle qu'ait été la nature de l'accident.
2. Si l'état d'une pièce constitutive de ceinture de sécurité quelle qu'elle soit est douteux, ne pas remettre en état mais remplacer tout l'ensemble de ceinture.
3. Remplacer l'ensemble de ceinture de sécurité complet si sa trame est coupée, effilochée ou endommagée d'une manière quelconque.
4. Ne pas renverser de liquide (boissons, huile etc.) sur les boucles de ceinture ventrale. Ne pas huiler les languettes et boucles.
5. Utiliser des ensembles de ceinture de sécurité d'origine NISSAN.

 Boulon d'ancrage:  
24 à 31 N·m  
(2,4 à 3,2 kg·m)

Vérifier la fixation  
des ancrages.

Vérifier l'état  
des ceintures.



Vérifier le fonctionnement  
des tendeurs.

Débloquer les boucles  
et vérifier leur fonc-  
tionnement ainsi que  
celui des languettes.

Vérifier le fonctionnement  
des enrouleurs.

SMA239A

# PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES

## Révision du Moteur

### VERIFICATION ET REGLAGE

#### Organes mécaniques fondamentaux

|                          |    |      |
|--------------------------|----|------|
| Jeu aux soupapes à chaud | mm |      |
| Admission                |    | 0,25 |
| Echappement              |    | 0,30 |

Flèche de courroie d'entraînement  
sous une pression de 98 N (10 kg)

#### I. Versions standard et climatisée mm

|                           | Courroie usagée |            | *2      |
|---------------------------|-----------------|------------|---------|
|                           | Limite          | *1         |         |
| Alternateur               | 24              | 18 à 22    | 15 à 19 |
| Compresseur de climatiser | 15              | 7,5 à 11,5 | 7 à 9   |

#### II. Version à direction assistée mm

|                                       | Courroie usagée |           | *2        |
|---------------------------------------|-----------------|-----------|-----------|
|                                       | Limite          | *1        |           |
| Alternateur                           | 19              | 13,5 à 16 | 12,5 à 14 |
| Pompe à liquide de direction assistée | 10              | 6,5 à 8,5 | 6 à 7,5   |

#### III. Version climatisée à direction assistée mm

|                                       | Courroie usagée |           | *2         |
|---------------------------------------|-----------------|-----------|------------|
|                                       | Limite          | *1        |            |
| Alternateur                           | 14,5            | 10 à 12   | 9,5 à 10,5 |
| Compresseur de climatiser             | 10              | 6,5 à 7,5 | 5,5 à 6,5  |
| Pompe à liquide de direction assistée | 10              | 6,5 à 8,5 | 6 à 7,5    |

\*1: Régler de la manière indiquée ci-dessus si la flèche de courroie usagée dépasse la limite.

\*2: Régler la flèche de chaque courroie neuve.

Pression d'ouverture de bouchon de radiateur kPa (bar, kg/cm<sup>2</sup>) 88 (0,88, 0,9)

Pression d'essai de fuite du circuit de refroidissement kPa (bar, kg/cm<sup>2</sup>) 157 (1,57, 1,6)

### Circuits d'allumage et de carburation

| Bougies d'allumage                                                    |                                                             | Sauf l'Europe                | Europe                   |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Type                                                                  | D'origine                                                   | BP5ES, L46PW                 | BPR5ES                   |
|                                                                       | Chaudes                                                     | BP4ES, L47PW                 | BPR4ES                   |
|                                                                       | Froides                                                     | BP6ES, L45PW<br>BP7ES, L44PW | BPR6ES<br>BPR7ES         |
| Ecartement des électrodes mm                                          |                                                             | 0,8 à 0,9                    |                          |
| Ecartement des vis platinées mm                                       |                                                             | 0,45 à 0,55                  |                          |
| Angle d'arrêt degrés                                                  |                                                             | 49° à 55°                    |                          |
| Capacité de condensateur µF                                           |                                                             | 0,20 à 0,24                  |                          |
| Résistance d'isolation de condensateur MΩ                             |                                                             | 5                            |                          |
| Calage de l'allumage/régime de ralenti (sans dépression) degrés/tr/mn |                                                             | B/M                          | B/A (position "N")       |
| *1                                                                    | Suède, Suisse, Autriche et version tous pays sauf Hong Kong | 2±2° après P.M.H./800±50     | 2±2° après P.M.H./900±50 |
| *2                                                                    | Hong Kong et Europe sauf pays ci-dessus                     | 5±2° avant P.M.H./800±50     | 5±2° avant P.M.H./900±50 |

\*1: Version à alimentation par essence normale

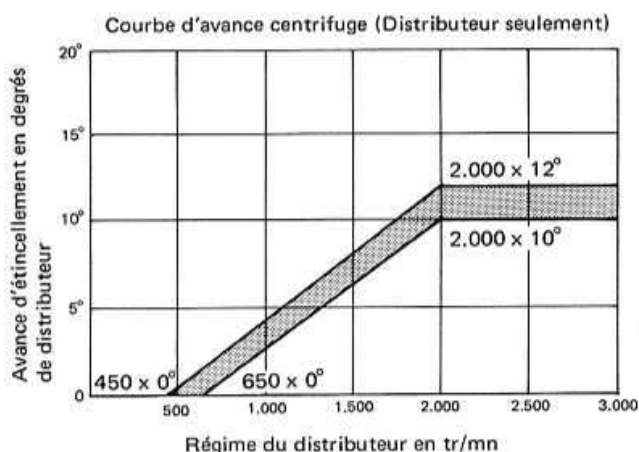
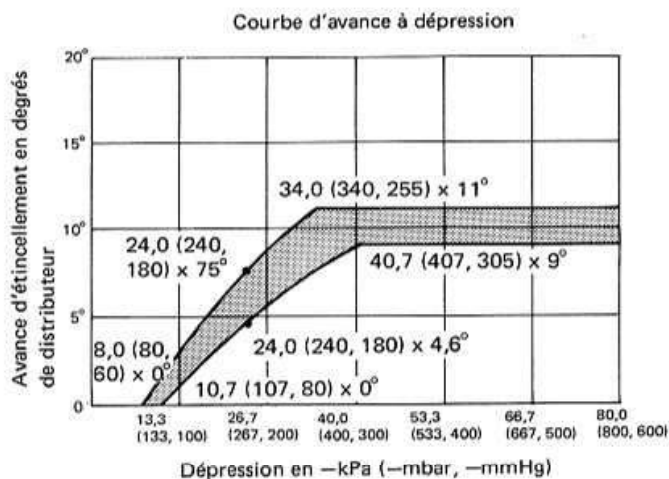
\*2: Version à alimentation par essence super

Le calage de l'allumage sous dépression est de 12±5° avant P.M.H.

# PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES

## Révision du Moteur (Suite)

### Courbe d'avance du distributeur (Pour la Suède et la Suisse)



### COUPLES DE SERRAGE

| Pièce(s) à serrer                            | N·m     | kg·m      |
|----------------------------------------------|---------|-----------|
| Boulons de culasse*1                         | 59 à 64 | 6,0 à 6,5 |
| Ecrous de collecteur*1                       | 16 à 21 | 1,6 à 2,1 |
| Ecrous de tube d'échappement*1               | 29 à 35 | 3,0 à 3,6 |
| Boulons de carburateur*1                     | 6 à 8   | 0,6 à 0,8 |
| Contre-écrous de vis de réglage de culbuteur | 11 à 15 | 1,1 à 1,5 |
| Bouchon de vidange du carter d'huile         | 35 à 47 | 3,6 à 4,8 |
| Bougies d'allumage*2                         | 25 à 29 | 2,5 à 3,0 |

\*1: A froid (environ 20°C)

\*2: Lors de la pose d'une bougie d'allumage neuve, resserrer de 1/2 à 3/4 de tour après que la rondelle de nez de bougie se soit assise.

## Entretien du Châssis et de la Carrosserie

### VERIFICATION ET REGLAGE

#### Embrayage

|                       |  | Unité: mm |
|-----------------------|--|-----------|
| Hauteur "H" de pédale |  |           |
| Conduite à GCHE       |  | 198 à 208 |
| Conduite à DRTE       |  | 203 à 213 |
| Garde "A" à la pédale |  | 18 à 28   |

#### Essieu et suspension avant

|                                                          |        |                                        |
|----------------------------------------------------------|--------|----------------------------------------|
| Géométrie des roues (A vide)*1                           |        |                                        |
| Carrossage                                               | degrés | -25' à 1°5'                            |
| Chasse                                                   | degrés | 1°30' à 3°00'                          |
| Inclinaison des pivots de fusée                          | degrés | 12°25' à 13°55'                        |
| Pincement                                                | mm     | 2 à 4<br>12' à 24'*2                   |
| Déport latéral (Pour mémoire)                            | mm/m   | Ext. 3 à Int. 3                        |
| Longueur standard de barres de parallélisme              | mm     | 300,5                                  |
| Angle de braquage des roues avant                        |        |                                        |
| Tours de pincement positif (Roues intérieure/Extérieure) | degrés | 21-1/6°/20°                            |
| Rotation totale (Roues intérieure/Extérieure)            | degrés | 40-1/2° à 43-1/2°<br>32-1/2° à 35-1/2° |

\*1: A vide: Pleins de carburant, liquide de refroidissement et huile moteur

\*2: Des deux côtés

#### Essieu et suspension arrière

|                                            |            |                         |
|--------------------------------------------|------------|-------------------------|
| Ecrous de roulement de roue                |            |                         |
| Couple de serrage                          | N·m (kg·m) | 39 à 44 (4,0 à 4,5)     |
| Angle de retour                            | degrés     | 90                      |
| Couple de départ des roulements de roue    |            |                         |
| Avec joint d'étanchéité neuf               |            |                         |
|                                            | N·m (kg·m) | 0,10 à 0,61 (1,0 à 6,2) |
| Mesure relevée à un boulon de moyeu        |            |                         |
|                                            | N (kg)     | 2,0 à 11,8 (0,2 à 1,2)  |
| Avec joint d'étanchéité réutilisé          |            |                         |
|                                            | N·m (kg·m) | 0,10 à 0,61 (1,0 à 6,2) |
| Mesure relevée à un boulon de moyeu        |            |                         |
|                                            | N (kg)     | 2,0 à 11,8 (0,2 à 1,2)  |
| Jeu axial d'extrémité de roulement de roue |            |                         |
|                                            | mm         | 0                       |

# PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES

## Entretien du Châssis et de la Carrosserie (Suite)

### Freins

|                                                        |     |              |
|--------------------------------------------------------|-----|--------------|
| Frein à disque                                         | mm  |              |
| Epaisseur minimum de plaquettes                        |     | 2,0          |
| Epaisseur minimum de disque                            |     | Plus de 10,0 |
| Frein à tambour                                        | mm  |              |
| Epaisseur minimum de garnitures                        |     | 1,5          |
| Diamètre intérieur minimum de tambour                  |     | 181,0        |
| Pédale                                                 | mm  |              |
| Hauteur "h" au repos                                   | B/M | 190 à 200    |
| Conduite à GCHE                                        | B/A | 194 à 204    |
| Conduite à DRTE                                        | B/M | 203 à 213    |
|                                                        | B/A | 205 à 215    |
| Hauteur "H" en position appuyée                        | mm  |              |
| [Sous une pression de 490 N (50 kg), moteur en marche] |     |              |
| Conduite à GCHE                                        |     | Plus de 95   |
| Conduite à DRTE                                        |     | Plus de 105  |
| Course du levier de frein de stationnement             |     |              |
| Nombre de crans sous une traction de 196 N (20 kg)     |     | 6 à 8        |

### Jantes et pneumatiques

#### Pression de gonflage des pneumatiques

Les pressions de gonflage convenables sont indiquées sur la fiche signalétique de pneumatiques fixée au montant central du véhicule, côté conducteur.

**La pression de gonflage des pneus doit être mesurée à froid.**

|                                                                            |    |                          |
|----------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------|
| Voiles latéral et radial de jante                                          |    |                          |
| Jante en acier                                                             | mm | Moins de 1,0             |
| Jante en aluminium                                                         | mm | Moins de 0,5             |
| Différence entre voiles latéraux droit et gauche                           |    |                          |
| Jante en acier                                                             | mm | Moins de 0,5             |
| Jante en aluminium                                                         | mm | Moins de 0,2             |
| Equilibre des roues (tolérance maximum de déséquilibre au rebord de jante) | g  | 10                       |
| Poids d'équilibrage de roue                                                | g  | 10 à 60<br>Espacement 10 |

### COUPLES DE SERRAGE

|                                               | N·m      | kg·m       |
|-----------------------------------------------|----------|------------|
| Embrayage                                     |          |            |
| Contre-écrou de butée de pédale               | 12 à 15  | 1,2 à 1,5  |
| Contre-écrou de tendeur de câble              | 3 à 4    | 0,3 à 0,4  |
| Ensemble boîte manuelle/pont avant            |          |            |
| Bouchons de vidange                           | 15 à 29  | 1,5 à 3,0  |
| Essieu et suspension avant                    |          |            |
| Contre-écrou auto-bloquant de tige de piston  | 31 à 42  | 3,2 à 4,3  |
| Jambe de force avec carrosserie               | 25 à 30  | 2,6 à 3,1  |
| Jambe de force avec fusée d'essieu            | 78 à 98  | 8,0 à 10,0 |
| Barre transversale avec carrosserie (Avant)   | 88 à 108 | 9,0 à 11,0 |
| Barre transversale avec carrosserie (Arrière) | 36 à 47  | 3,7 à 4,8  |
| Essieu et suspension arrière                  |          |            |
| Contre-écrou de roulement de roue             | 39 à 44  | 4 à 4,5    |
| Extrémité supérieure d'amortisseur            | 19 à 25  | 1,9 à 2,6  |
| Extrémité inférieure d'amortisseur            | 48 à 60  | 4,9 à 6,1  |
| Bras de liaison supérieur                     | 77 à 98  | 7,9 à 10,0 |
| Bras de liaison inférieur                     | 77 à 98  | 7,9 à 10,0 |
| Jantes et pneus                               |          |            |
| Ecrous de roue                                | 78 à 98  | 8,0 à 10,0 |
| Circuit de freinage                           |          |            |
| Etrier avec fusée d'essieu                    | 39 à 49  | 4,0 à 5,0  |
| Purgeur d'air                                 | 7 à 9    | 0,7 à 0,9  |
| Contacteur de feux de recul                   | 12 à 15  | 1,2 à 1,5  |
| Contre-écrou de tige d'attaque de servo-frein | 16 à 22  | 1,6 à 2,2  |
| Direction                                     |          |            |
| Contre-écrou de barre d'accouplement          | 37 à 46  | 3,8 à 4,7  |
| Barre d'accouplement avec fusée d'essieu      | 29 à 39  | 3,0 à 4,0  |