

panhard

24c

VERSION 1965

## S O M M A I R E

IDENTIFICATION . . . . .	Page 1
CARACTERISTIQUES GENERALES . . . . .	Page 3
Réglages et réparations sur les freins à disque . . . . .	Page 7

Pour les autres réparations, se reporter au Manuel d'Atelier provisoire 24.

### PIECES SPECIALES pour PANHARD 24 CT - Modèles 1965

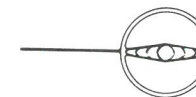
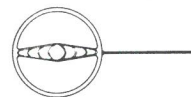
Moteur . . . . .	Page 28
Boîte de vitesses - pont . . . . .	Page 29
Frein à main . . . . .	Page 29
Freins à disque . . . . .	Page 30
Carrosserie et chauffage . . . . .	Page 34

Pour les autres pièces, suivre le catalogue Pièces de Rechange N° 15 Edition Juillet 1964.

CODES et INDICES

Type des Mines et  
date de sortie

1er N° de châssis



**N 1 24 CT**  
**Moteur M 10 S**  
**Freins disque**

**2.312.002**  
**Août 1964**

**CA 2**  
**CJ 2**

**CC 2**

24 CT

**Dimensions principales et poids :**

Longueur hors tout	4,260 m
Largeur hors tout	1,620 m
Hauteur en charge	1,220 m
Garde au sol	0,110 m
Voie avant	1,300 m
Voie arrière	1,300 m
Empattement	2,300 m
Rayon de braquage, hors tout	5,000 m

**Caractéristiques générales et réglages :**

- Deux cylindres, quatre temps - refroidissement par air pulsé.
- Cylindres isothermes, chemises fonte spéciale avec culasses incorporées.
- Soupapes, en tête ; rappel par tubes et barres de torsion concentriques.
- **Particularités :** Rattrapage hydraulique du jeu aux culbuteurs. Sièges et guides rapportés et montés à l'azote liquide.
- vilebrequin et bielles - Ensemble composé d'éléments non démontables, et porté par deux paliers ( roulements à rouleaux ). Les bielles sont montées sur roulements à galets spéciaux ( Brevet PANHARD ).

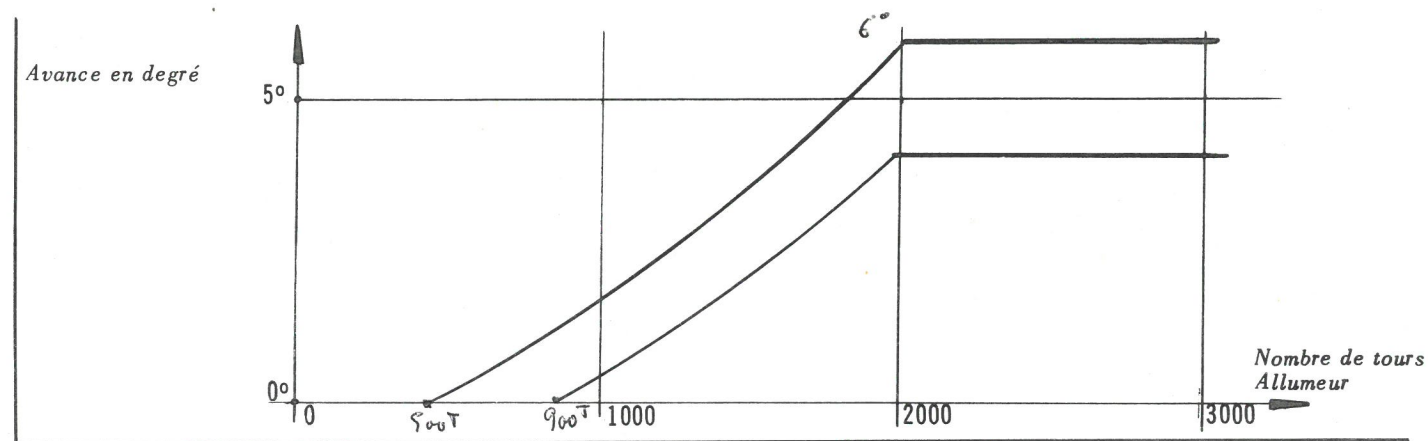
M 8 N                  M 8 S                  M 10 S

	} A O A R F A A O E R F E	31 à 35°	42 à 46°	42 à 46°
- Réglage angulaire :		48 à 52°	52 à 56°	52 à 56°
		48 à 52°	52 à 56°	52 à 56°
		31 à 35°	42 à 46°	42 à 46°
- <b>A froid :</b> le jeu entre culbuteur et queue de soupape doit être de :		0,15 mm	0,15 mm	0,15 mm
- Réglage du rapport volumétrique		Identique à M 6		
- Alésage		84,85	84,85	84,85
- Course		75	75	75
- Cylindrée		0,848 litre	0,848 litre	0,848 litre
- Taux de compression		7,8 à 8	7,8 à 8	7,8 à 8
- Puissance administrative		5 CV	5 CV	5 CV
- Graissage : sous pression				
- Huile moteur - ( volume entre les deux traits de la jauge = 1 litre )	( carter sec )	2,200 litres	2,200 litres	2,200 litres
- Cotes d'encombrement du moteur :				
- largeur = 0,780 mètre - hauteur = 0,510 mètre - longueur = 0,400 mètre				
- Poids : 75 Kg ( sans huile et sans équipement ).				

**Caractéristiques générales et réglages ( suite ) :**

- **Allumeur S. E. V.** avec prise de compte-tours ( référence PANHARD 379.279 )
  - Ecartement des contacts = 0,45
  - Réglage de la plaquette d'allumeur = toute à l'avance
  - Réglage de l'avance pour l'emploi de super-carburant = 4 à 5 dents AVANT le PMH

Courbe avance dépression identique à celle des allumeurs M 8 S ( voir Manuel d'atelier )



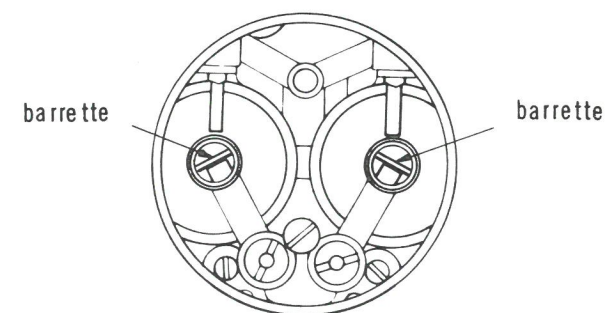
- **Bougie : Marchal 34 HS** - à filetage nature ou parkérisé - culot long ( montée à la graisse graphitée )
  - Ecartement des électrodes = 0,7

## Caractéristiques générales et réglages ( suite ) :

- **Dynamo**
  - **Démarrreur**
  - **Régulateur**
  - **Fils de bougies**
- } Identiques à M 8 S
- **Carburateur : 38 NDIX** ( référence PANHARD 379.136 )
    - Gicleurs principaux 145 axial
    - Gicleurs ralenti 50
    - Gicleur starter 100
    - Gicleur pompe 50
    - Air émulsion 190

*Particularité :*

- Venturi à barrette ( voir Fig. ci-contre )
- **Pompe à essence : SEV** ( référence PANHARD 379.504 )
- **Capacité de résonance** ( référence PANHARD 379.130 )
- **Filtre à air : à double entrée** ( référence PANHARD 379.132 )
- **Boîte de vitesses-pont** : le couple de surmultipliée est de 16/26, ( 26,6 km/h à 1.000 t/mn ). Les autres rapports sont inchangés.
- **Embrayage : Type P K 6**



- CE QU'IL FAUT SAVOIR -

- 1°/ - Les freins avant ont **deux** étriers et les freins arrière **un**.
- 2°/ - Chaque étrier a **deux** garnitures.
- 3°/ - L'épaisseur de la friction des garnitures ne doit pas être inférieure à 1 mm.
- 4°/ - Sur un même frein ne pas remplacer partiellement les garnitures, mais la totalité.
- 5°/ - Au montage, étriers et garnitures doivent se monter **librement** et **sans point dur** sur le disque et les chapes.
- 6°/ - Les garnitures et le disque ne doivent pas avoir de traces d'huile ou de graisse ( nettoyage à l'alcool ).
- 7°/ - Les garnitures des freins AV et AR sont identiques. Toutefois, en cas de dépose, non pas pour remplacement mais pour révision par exemple, repérer les garnitures pour les remonter à la même place.
- 8°/ - Il n'y a pas de réglage de jeu entre garnitures et disque, celui-ci est rattrapé automatiquement par le circuit hydraulique. Il est donc nécessaire, après une intervention sur les freins, de donner quelques coups de pédale pour rattraper le jeu.
- 9°/ - Toute intervention sur les tuyauteries souples ou rigides doit être suivie de la purge du circuit hydraulique.
- 10°/ - Liquide Lockheed HD 43 Etoilé .
- 11°/ - Le circuit hydraulique comporte ( au Té arrière ) un limiteur de pression. Le tarage de ce limiteur n'est pas réglable.

- Les vérifications et réglages du train avant et arrière sont identiques à ceux des Panhard 24 - modèle 64.

- \* - Parallélisme : ouverture de 3 à 5 mm à vide
- Carrossage : à répartir
- Chasse : 1° 40

Les roues arrière sont parallèles.

Pneus MICHELIN 145 × 380 X

- Pression AV : 1,350

- Pression AR : 1,450

Hauteur de caisse identique aux modèles 1964.

---

## S O M M A I R E

---

**Remarque : Les temps sont indiqués en heures et centièmes d'heure.**

### - FREINS DISQUE et CIRCUIT HYDRAULIQUE -

A - Remplacement des garnitures sur les freins avant . . . . .	Page	8
B - Remplacement des garnitures sur les freins arrière . . . . .	"	12
C - Remplacement d'un ensemble étrier-cylindre avant sur frein avant . . . . .	"	12
D - Remplacement d'un ensemble étrier-cylindre arrière sur frein avant . . . . .	"	13
E - Remplacement d'un ensemble étrier-cylindre sur frein arrière . . . . .	"	14
F - Démontage et remontage de l'ensemble frein-disque avant (pour intervention sur le moyeu, les roulements ou le disque) . . . . .	"	15
- Vues en coupe diverses . . . . .	"	19/20
G - Démontage et remontage de l'ensemble frein-disque arrière (pour intervention sur le moyeu, les roulements ou le disque) . . . . .	"	22
H - Remplacement du maître-cylindre . . . . .	"	22
J - Contrôle de l'étanchéité du circuit de freinage . . . . .	"	23
K - Purge des freins et des canalisations hydrauliques . . . . .	"	23
<b>- FREIN A MAIN -</b>		
L - Dépose, pose du câble et réglage . . . . .	"	25

\* L'emploi d'une clé spéciale est indispensable pour le réglage du parallélisme ( voir page 26 ).



## A - REMPLACEMENT DES GARNITURES SUR FREINS AVANT

- 1 ) - Mettre le véhicule sur cales.
- 2 ) - Déposer les trois écrous et dégager la roue.

### - Dépose des étriers et des garnitures -

- 3 ) - Déposer les jons des axes des cavaliers ( Fig. A-1 ).
- 4 ) - Chasser les quatre axes et les dégager.
- 5 ) - Basculer les cavaliers ( Fig. A-2 ). Utiliser un tournevis comme levier.
- 6 ) - Dégager les deux étriers ( Fig. A-3 ) sans forcer pour ne pas déformer le tube rigide qui les relie, puis les garnitures des tenons de l'étrier. **Ne pas débrancher les tuyauteries**, sinon la purge serait à faire après remontage.

*Remarque* - Il est possible que le frottement des garnitures, laisse apparaître un cordon sur les bords extérieurs du disque. Ce cordon, suivant son importance, peut gêner le dégagement de l'ensemble étrier-garnitures. Il doit être supprimé à la lime en faisant tourner le disque.

*Important* - La rattrapage du jeu entre garnitures et disque est automatique et le piston avance au fur et à mesure de l'usure des garnitures. Il est donc nécessaire avant de monter de nouvelles garnitures de repousser le piston :

### - Piston du cylindre avant -

- Avec une clé plate de 10, visser jusqu'au moment où le piston tourne mais ne s'enfonce plus.

### - Piston du cylindre arrière -

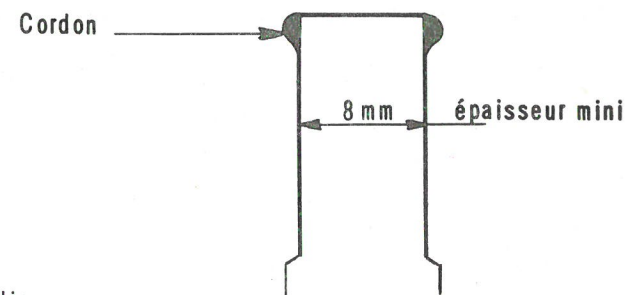
- Monter l'outil indiqué Fig. A-4 sur l'étrier arrière, à la place de la garniture extérieure, puis visser doucement jusqu'au moment où l'on sent une résistance.

### - Pose des étriers avec leurs garnitures -

*Important* - **Disque** : L'épaisseur à l'emplacement des garnitures, ne doit pas être inférieure à 8 mm (Dans ce cas, remplacer le disque).

*Garnitures* : L'épaisseur de la friction ne doit pas être inférieure à 1 mm.

- Ne pas remplacer une seule garniture, **Mais les quatre** sur un même frein.
- Avant la pose, il est indispensable de s'assurer que les trous de centrage des garnitures sont bien nets et qu'ils ne contiennent pas de particules métalliques ou autres, ce qui nuirait au bon fonctionnement des freins.
- Vérifier également l'état des garnitures et du disque. Il ne doit y avoir aucune trace grasse.



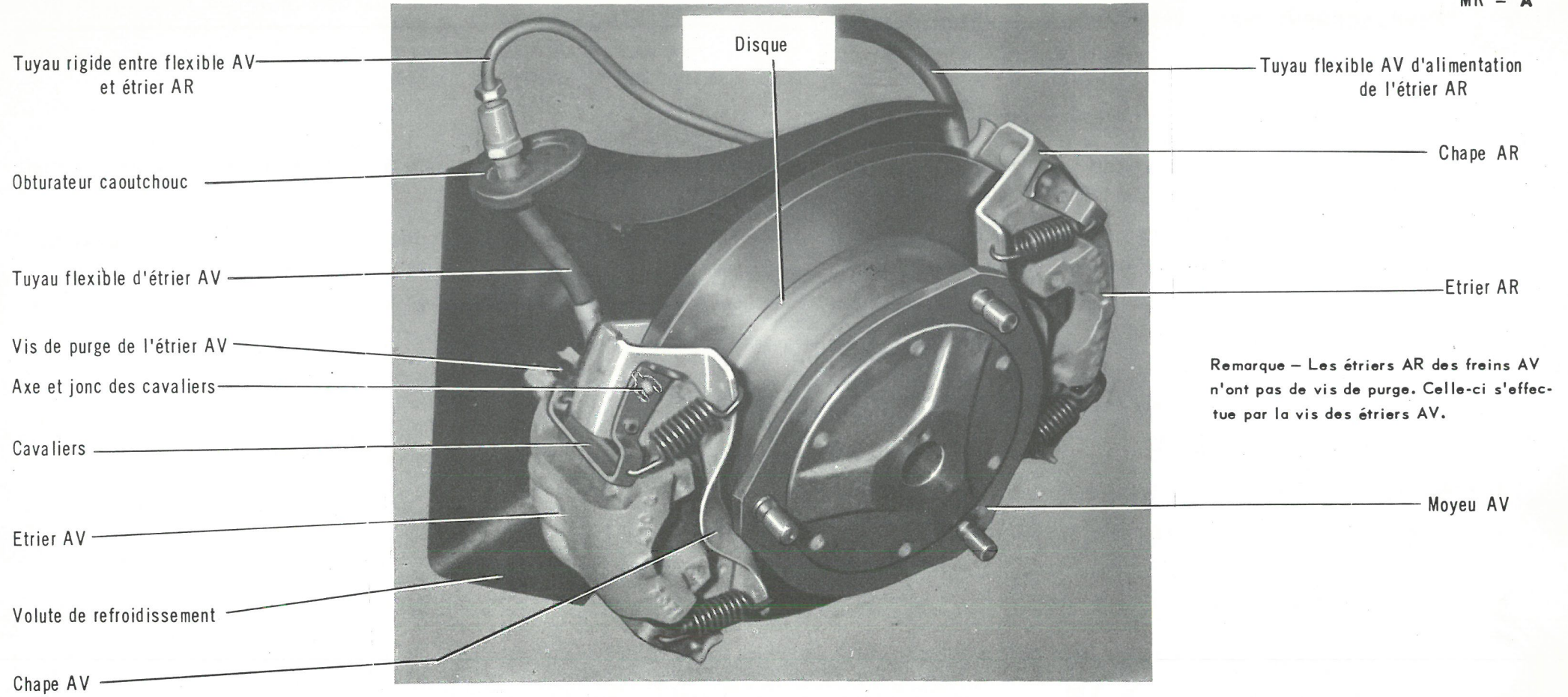
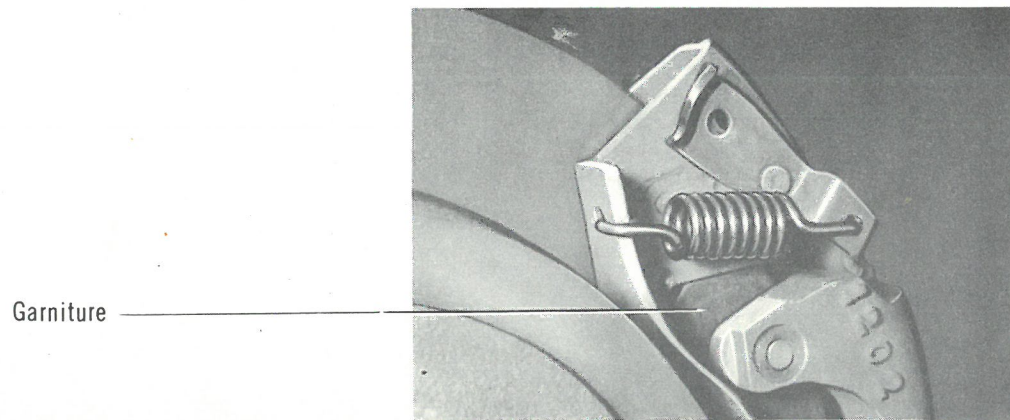
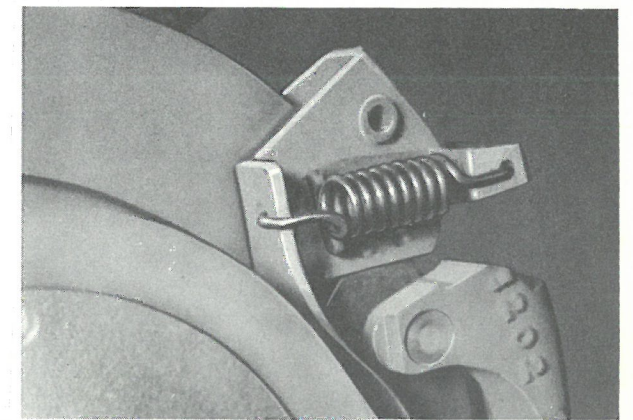


Fig. A-1 - Vue du frein disque AV G. après dépose de la roue



Position du cavalier après dépose du jonc et de l'axe

Fig. A-2



Cavalier en position basculée

## A - REMPLACEMENT DES GARNITURES SUR FREINS AVANT ( suite )

---

### - Pose de l'étrier arrière de frein avant -

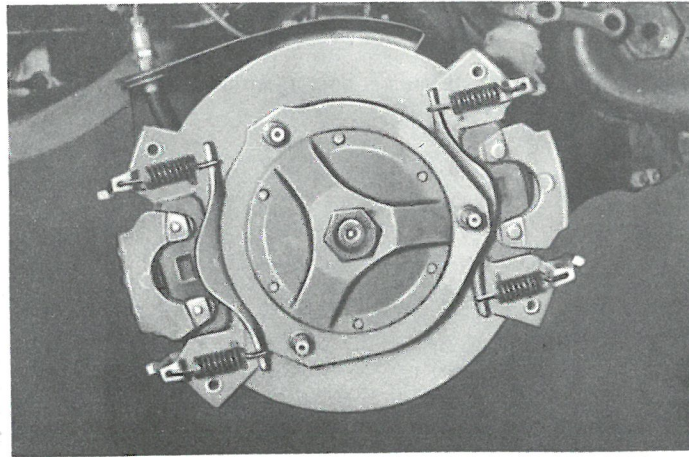
- 7 ) - Nettoyer les tenons de l'étrier, mettre en place les deux garnitures. **Ne mettre ni huile, ni graisse** sur les tenons. L'assemblage doit être fait à sec. Pour faciliter la pose sur le disque, maintenir les garnitures écartées avec l'outil indiqué Fig. A-5.
- 8 ) - Présenter et engager l'ensemble sur le disque, dégager l'outil et pousser sur l'étrier pour le mettre en place définitivement. Les tubes rigides et souples qui relient les deux étriers sont correctement montés, lorsque l'obturateur caoutchouc ( Fig. A-1 ) de la volute est bien à fond dans son ouverture et que le tube souple passe dans le trou AV de l'obturateur. **Les étriers doivent se monter librement et sans point dur sur le disque et les chapes.**
- 9 ) - Basculer les cavaliers, poser les axes et leurs joncs, resserrer les branches des joncs avec une pince ( monter des joncs neufs ).

### - Pose de l'étrier avant du frein avant -

- 10 ) - Procéder comme pour l'étrier arrière, mais en s'assurant que le méplat du piston est bien dans l'alignement de celui de la garniture.
- 11 ) - Rabattre les cavaliers, poser les axes et les joncs en resserrant les branches ( monter des joncs neufs ).
- 12 ) - Donner quelques coups de pédale pour approcher les garnitures.

Temps pour 1 frein AV = 0,83

Temps pour 2 freins AV = 1,50



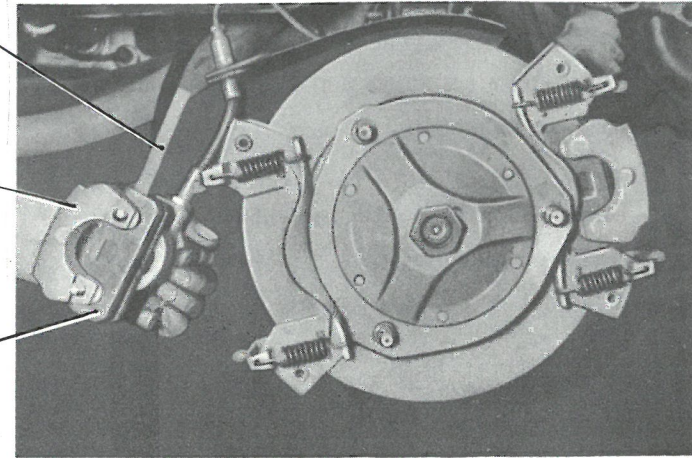
Les cavaliers sont basculés mais l'étrier est encore en place dans sa chape

Outil pour maintenir les garnitures pendant la dépose

Etrier

Fig. A-3

Garnitures



L'étrier AV est dégagé avec ses garnitures

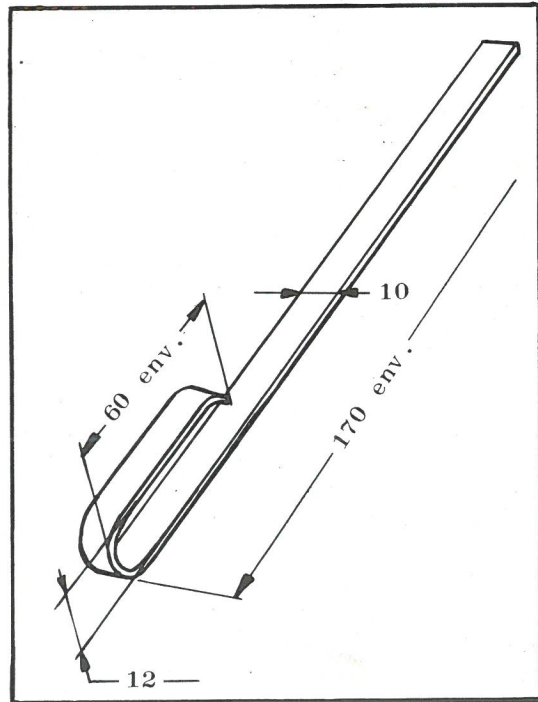
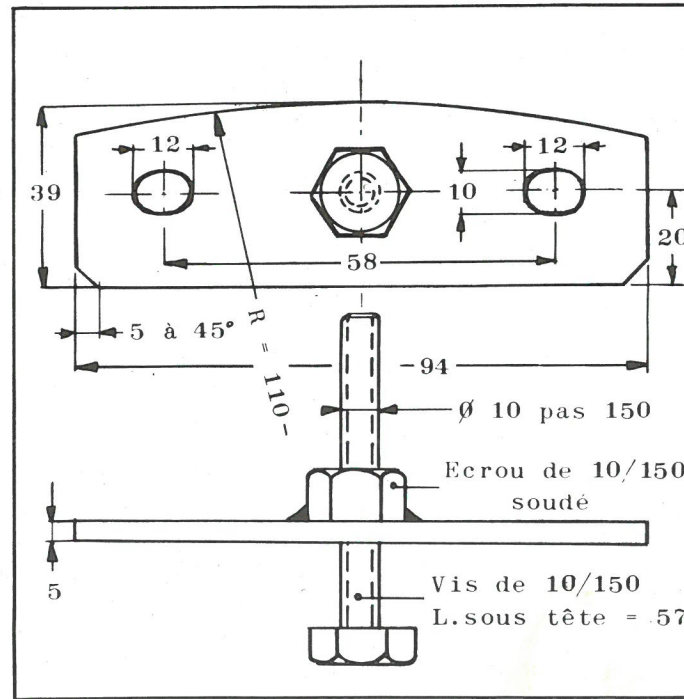


Fig. A-5

Plan coté du ressort pour maintenir les garnitures écartées. Prévoir 2 ressorts



Plan coté de l'outil représenté Fig. A-4

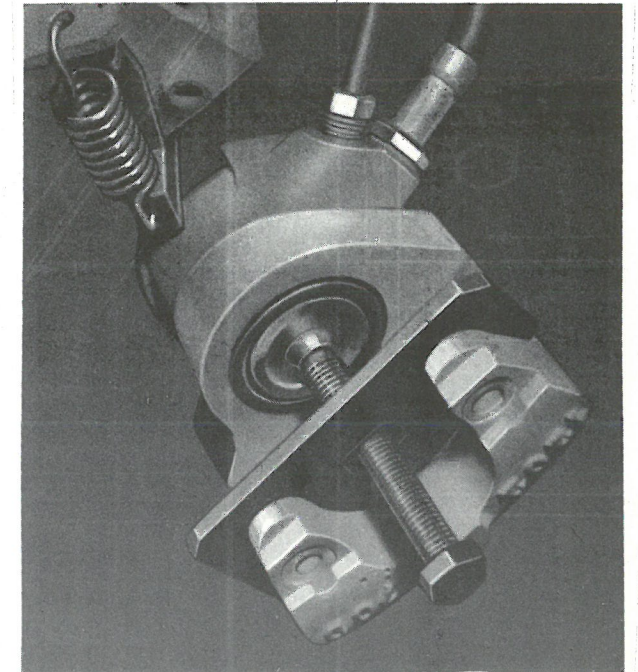


Fig. A-4

Outil permettant de repousser le piston AR pour montage des garnitures neuves

## B - REMPLACEMENT DES GARNITURES SUR FREINS ARRIERE

---

- 1) - Les freins arrière n'ont qu'un seul étrier identique à l'étrier arrière du frein avant. Le procédé est donc le même pour remplacer les garnitures et les mêmes précautions sont à prendre.

Temps pour 1 frein AR = 0,50

Temps pour 2 freins AR = 0,83

## C - REMPLACEMENT D'UN ENSEMBLE ETRIER-CYLINDRE AVANT SUR FREIN AVANT

---

**Remarque** - Les ensembles sont livrés pleins d'huile. Ne déposer les bouchons plastique qu'au moment du branchement des tuyaux rigide et flexible.

- 1) - Véhicule sur cale.
- 2) - Déposer la roue et détendre le câble de frein à main pour le dégrafer ( voir page 25 ).

### - Dépose de l'étrier -

- 3) - Sur l'étrier, débrancher le tube rigide ( clés plates de 12 et 17 ), et obturer le tube avec un bouchon.
- 4) - Déposer le flexible de l'étrier ( clé plate de 17 ).
- 5) - Déposer les deux joncs et axes ( Fig. A-1 ) des cavaliers.
- 6) - Basculer les cavaliers ( Fig. A-2 ) et dégager l'étrier. Repérer la position des garnitures et les déposer.

### - Pose de l'étrier -

**Important** - S'assurer que les frictions et le disque ne sont pas gras, ( nettoyage à l'alcool ).

- Les trous de centrage des garnitures doivent être propres, sans particules métalliques ou autres.

- Nettoyer également les tenons de l'étrier.

- 7) - Mettre en place les deux garnitures ( assemblage à sec, sans huile ni graisse ) dans l'étrier, en tenant compte des repères faits au démontage.
- 8) - Maintenir les garnitures écartées avec l'outil Fig. A-5.

- 9 ) - Présenter et engager l'ensemble étrier-garniture sur le disque, dégager l'outil et pousser sur l'étrier pour le mettre en place définitivement.  
Etriers et garnitures doivent s'engager librement et sans point dur dans la chape et sur le disque.
- 10 ) - Basculer les cavaliers, poser les axes et leurs joncs ( Fig. A-2 ). Resserrer les branches des joncs avec une pince.
- 11 ) - Déposer les bouchons en plastique pour pouvoir monter les tuyaux rigide et flexible, bloquer le tuyau souple côté étrier ( joint cuivre neuf à recuire avant montage ) ( clé plate de 17 ) -  $2 \begin{smallmatrix} + \\ - \\ 0 \end{smallmatrix} \begin{smallmatrix} 0,25 \\ \\ \end{smallmatrix} \text{ m/kg.}$
- 12 ) - Vérifier si l'obturateur en caoutchouc est bien à fond vers l'arrière dans son logement de la volute et que le tuyau flexible passe bien dans le trou de l'obturateur.
- 13 ) - Visser le raccord du tuyau rigide sur l'embout du tuyau flexible ( clés plates de 12 et 17 ) -  $2,4 \pm 0,25 \text{ m/kg.}$
- 14 ) - Faire la purge des freins ( voir M.R. Q ). **Attention, tant que la purge n'est pas faite, le frein à main est inefficace.**
- 15 ) - Remonter et vérifier le réglage du câble de frein à main.

**Temps pour 1 étrier AV = 1,78**

**Temps pour 2 étriers AV = 2,44**

Le procédé est le même que pour l'étrier **Avant**, mais avant de déposer son flexible, il faut :

1°/ Débrancher le tuyau rigide de l'étrier AR ( Fig. A-1 ). Au remontage serrer à  $2,4 \pm 0,25 \text{ m/kg.}$

2°/ Débrancher le tuyau flexible AV d'alimentation d'étrier AR ( Fig. A-1 ). Au remontage serrer à  $2 \begin{smallmatrix} + \\ - \\ 0 \end{smallmatrix} \begin{smallmatrix} 0,25 \\ \\ \end{smallmatrix} \text{ m/kg}$  côté étrier et à  $2,4 \pm 0,25 \text{ m/kg}$  côté tube rigide.

Faire la purge après remontage.

**Temps pour 1 étrier AR de frein AV = 1,28**

**Temps pour 2 étriers AR de frein AV = 1,68**

## E - REMPLACEMENT D'UN ENSEMBLE ETRIER-CYLINDRE DE FREIN ARRIERE

---

1 ) - Véhicule sur cale.

2 ) - Déposer la roue.

### - Dépose de l'étrier -

3 ) - Déposer le tuyau flexible d'alimentation d'étrier AR ( clés plates de 12 et 17 ).

4 ) - Déposer les deux joncs et axes ( Fig. A-1 ) des cavaliers.

5 ) - Basculer les cavaliers ( Fig. A-2 ), dégager l'étrier et repérer la position des garnitures avant de les retirer.

### - Pose de l'étrier -

- S'assurer que les frictions et le disque ne sont pas gras, ( nettoyage à l'alcool ).

- Nettoyer également les trous de centrage dans les garnitures et les tenons de l'étrier.

6 ) - Mettre en place les garnitures ( tenir compte des repères faits au démontage ) dans l'étrier et les maintenir écartées avec l'outil Fig. A-5.

7 ) - Présenter et engager l'ensemble étrier-garniture sur le disque, dégager l'outil et pousser sur l'étrier pour le mettre en place définitivement.

- L'ensemble doit s'engager librement et sans point dur.

8 ) - Déposer le bouchon plastique et monter le tuyau flexible ( joint cuivre neuf à faire recuire avant montage ) sur l'étrier et bloquer ( clé plate de 17  $2 \pm 0,25$  m/kg. ).

9 ) - Refaire le branchement du tuyau flexible sur la patte de la volute ( clé plate de 23 ). Serrer le raccord : du tube rigide ( clés plates de 12 et 17 ) à  $2,4 \pm 0,25$  m/kg.

10 ) - Faire la purge des freins.

**Temps pour 1 étrier de frein AR = 1,28**

**Temps pour 2 étriers de frein AR = 1,68**

**- Démontage :**

- 1 ) - Véhicule sur cale .
- 2 ) - Déposer les trois écrous de roue, le frein et l'écrou de blocage de la transmission ( clé de 32 ).
- 3 ) - Déposer la volute ( Fig. A-1 ), une vis sur la patte supérieure et deux vis à la partie inférieure ( fixation du support de chapes ) ( clé à pipe de 17 ).
- 4 ) - Déposer les joncs des axes des cavaliers, chasser les axes et les dégager.
- 5 ) - Basculer les cavaliers ( Fig. A-2 ), dégager légèrement les étriers jusqu'à pouvoir introduire entre les garnitures l'outil indiqué ( Fig. A-5 ).  
*Remarque - Il est possible que le frottement des garnitures, laisse apparaître un cordon sur les bords extérieurs du disque. Ce cordon, suivant son importance, peut gêner le dégagement de l'ensemble étrier-garnitures. Il doit être supprimé à la lime en faisant tourner le disque.*
- 6 ) - Dégager complètement l'ensemble étrier-tuyauterie et le repousser (avec précaution, pour ne pas déformer le tube) vers les ressorts de suspension ( ne pas débrancher les tuyauteries sinon la purge serait à faire ).
- 7 ) - Déposer les quatre écrous fixant le support de roulement ( clé à pipe de 14 ).
- 8 ) - Dégager l'ensemble disque-moyeu-chapes ( Fig. F-1 à F-3 ).

**- Mise en pièces de cet ensemble :**

- 9 ) - Déposer les deux vis ( Fig. F-1 ) ( clé à pipe de 17 ) et dégager les chapes ( Fig. F-2 ), puis le support de chapes ( Fig. F-3 ).
- 10 ) - Déposer le support de roulement ( se reporter au Manuel PL 17, en utilisant l'outil WILMONDA DEW ).
- 11 ) - Déposer les six vis ( Fig. F-3 ) pour séparer le disque et le moyeu ( clé de 8 pour six pans creux ).

**- Remontage :**

*Vérifier, si l'épaisseur du disque, à l'emplacement des garnitures n'est pas inférieure à 8 mm. Dans ce cas, remplacer le disque. S'assurer également que le disque ne possède aucune trace de graisse ou d'huile.*

- 1 ) - L'assembler avec le moyeu ( clé dynamométrique avec embout pour six pans creux de 8 ), serrer les six vis à  $6,5 \pm 0,5$  m/kg.
- 2 ) - Vérifier l'état et le jeu des roulements ( éventuellement se reporter au Manuel PL 17, le jeu et le mode opératoire étant identiques ).  
Graisser les roulements ( graisse B.P. Energol LC2 - 30 gr ).

**A noter :** que le roulement extérieur est du type S.N.R., étanche d'un côté, en conséquence, nettoyer la face étanche du roulement avant de monter le moyeu.

- 3 ) - Monter le support de roulement ( outil WILMONDA DEW ).
- 4 ) - Mettre en place le support de chapes, les chapes, les quatre vis et serrer à  $6,5 \pm 0,5$  m/kg, la vis supérieure AV et inférieure AR ( clé dynamométrique à embout de 17 ) et déposer les deux autres vis d'assemblage des volutes, chape et support de chape.



**F - DEMONTAGE ET MONTAGE D'UN ENSEMBLE FREIN-DISQUE AVANT D. OU G. ( suite )** 

---

- 5 ) - Présenter l'ensemble avec le support de roulement sur le pivot, engager la transmission, et poser les quatre rondelles et écrous ( clé à pipe de 14 ), serrage à 3,5 m/kg. ( *Pour mémoire, l'écrou de blocage de la transmission doit être serré à  $23 \pm \frac{2}{3}$  m/kg, clé de 32* ).
- 6 ) - Ramener avec précaution l'ensemble tuyauterie-étrier. Présenter les étriers, les engager légèrement, dégager les outils qui maintiennent les garnitures écartées et pousser sur les étriers pour les mettre en place définitivement.
- 7 ) - Basculer les cavaliers, monter les axes et les joncs ( pincer les branches des joncs ).
- 8 ) - Monter la volute ( deux rondelles et vis ) ( clé à pipe de 17 ) serrage à  $6,5 \pm 0,5$  m/kg, et une rondelle et vis sur la patte ( clé plate de 10 ).
- 9 ) - Monter la roue et remettre la voiture au sol.
- 10 ) - Donner quelques coups de pédale pour approcher les garnitures.

**Temps pour 1 frein = 1,50**

**Temps pour 2 freins = 2,91**

**Supplément possible : réglage du jeu latéral du moyeu = 0,67**

Vis de fixation des chapes (  $6,5 \pm 0,5$  m/kg )

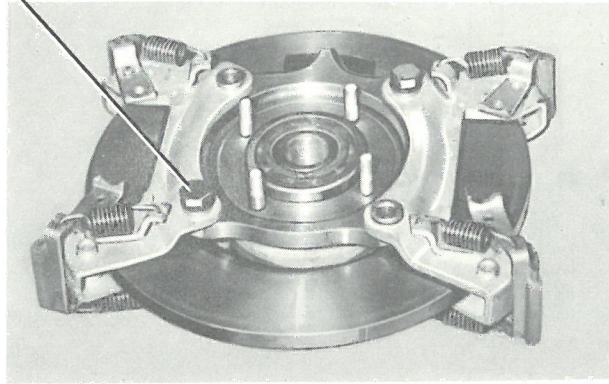


Fig. F-1 - Vue de l'ensemble frein-disque après dépose

Disque

Chape

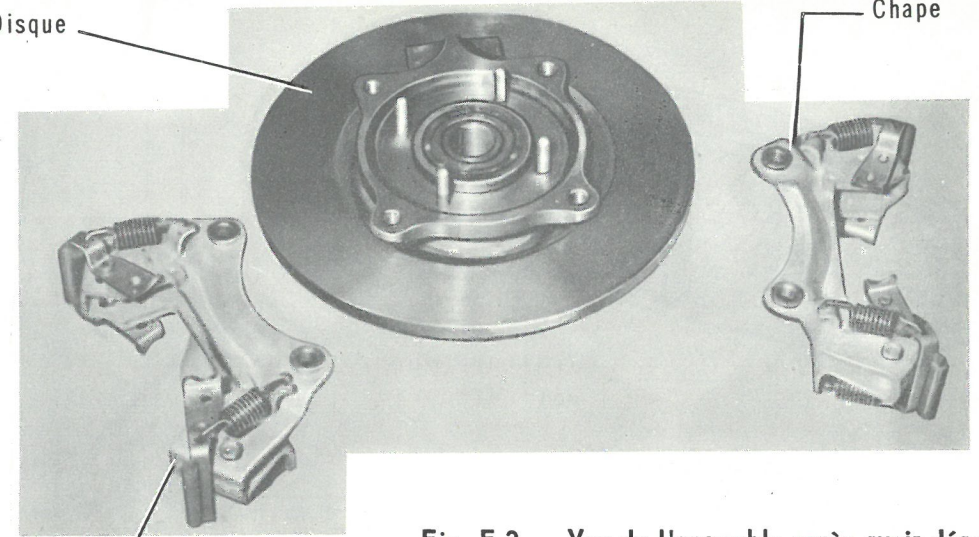
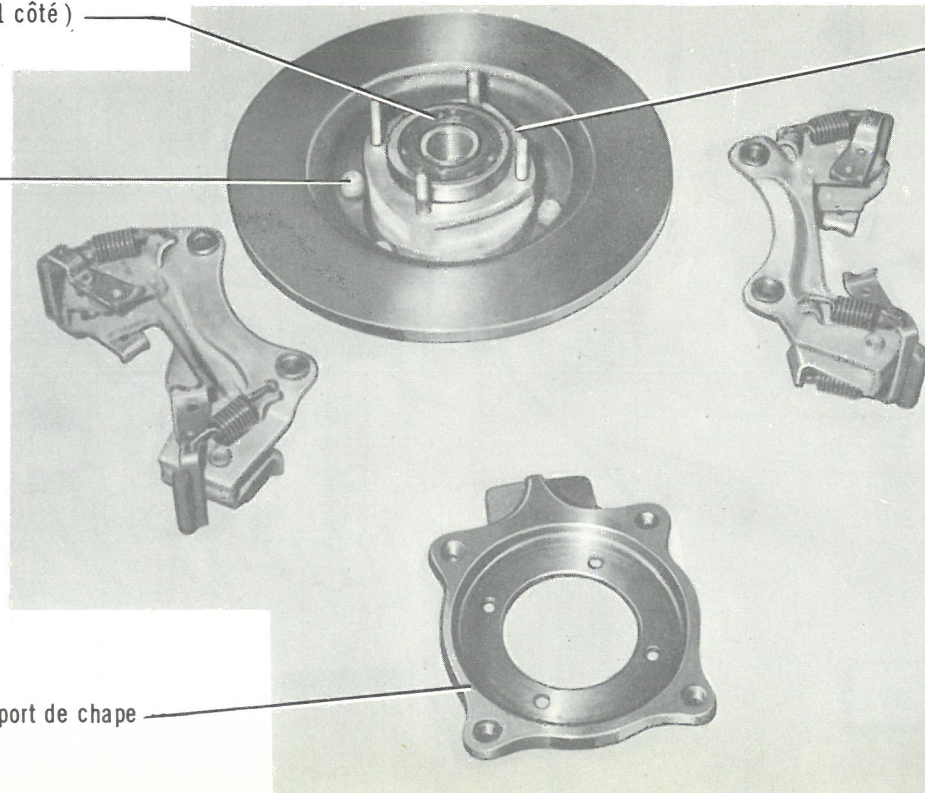


Fig. F-2 - Vue de l'ensemble après avoir dégagé les étriers AV et AR. Le support de chape est encore en place

Roulement ext. N° 377.901 (SNR 6208 E étanche 1 côté)

Le roulement int. N° 503.503 est du type SKF 6207

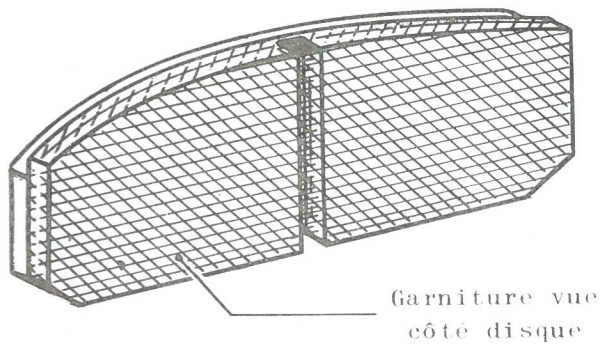
Vis à 6 pans creux, fixant le disque sur le moyeu (  $6,5 \pm 0,5$  m/kg )



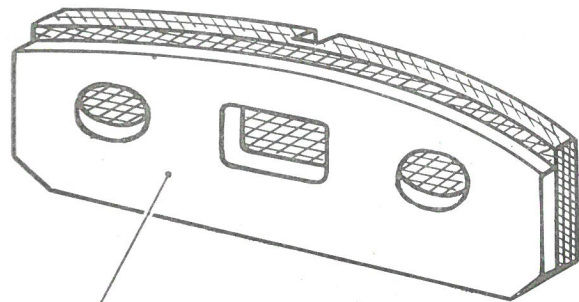
Support de roulement

Support de chape

Fig. F-3 - Vue après dépose du support de chape



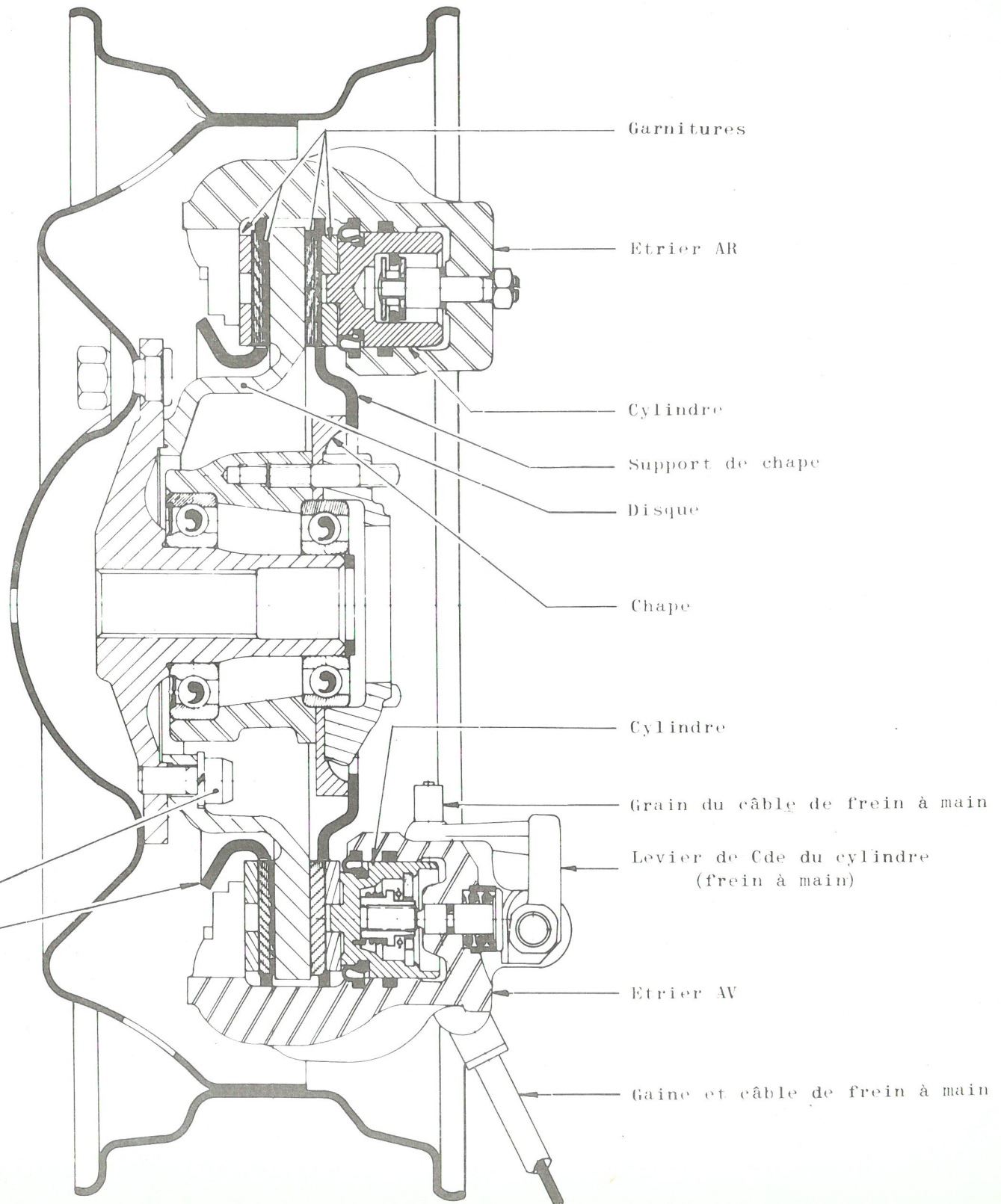
Garniture vue côté disque



Garniture vue côté étrier

$6,5 \pm 0,5$  m/kg

Support de chape



Garnitures

Etrier AR

Cylindre

Support de chape

Disque

Chape

Cylindre

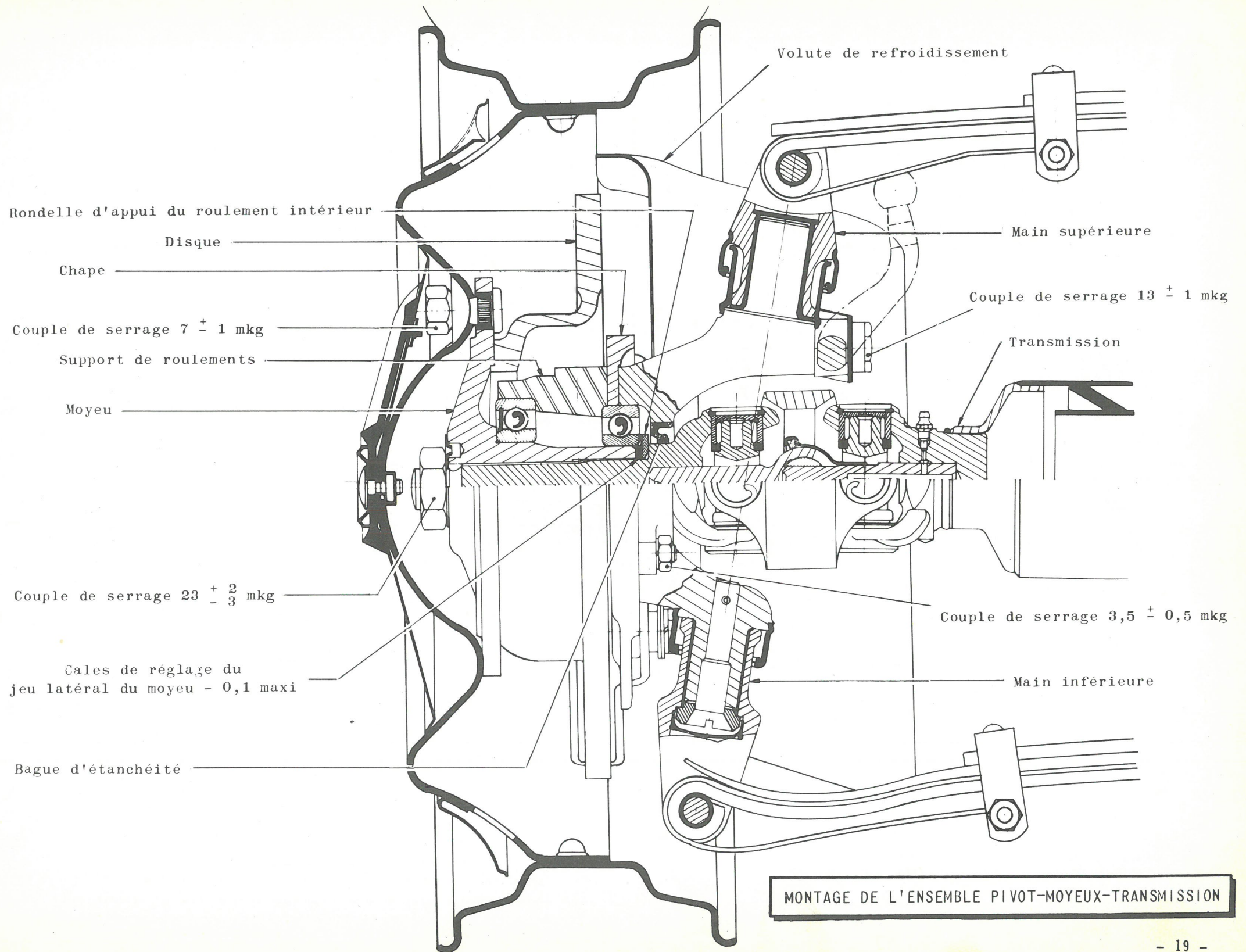
Grain du câble de frein à main

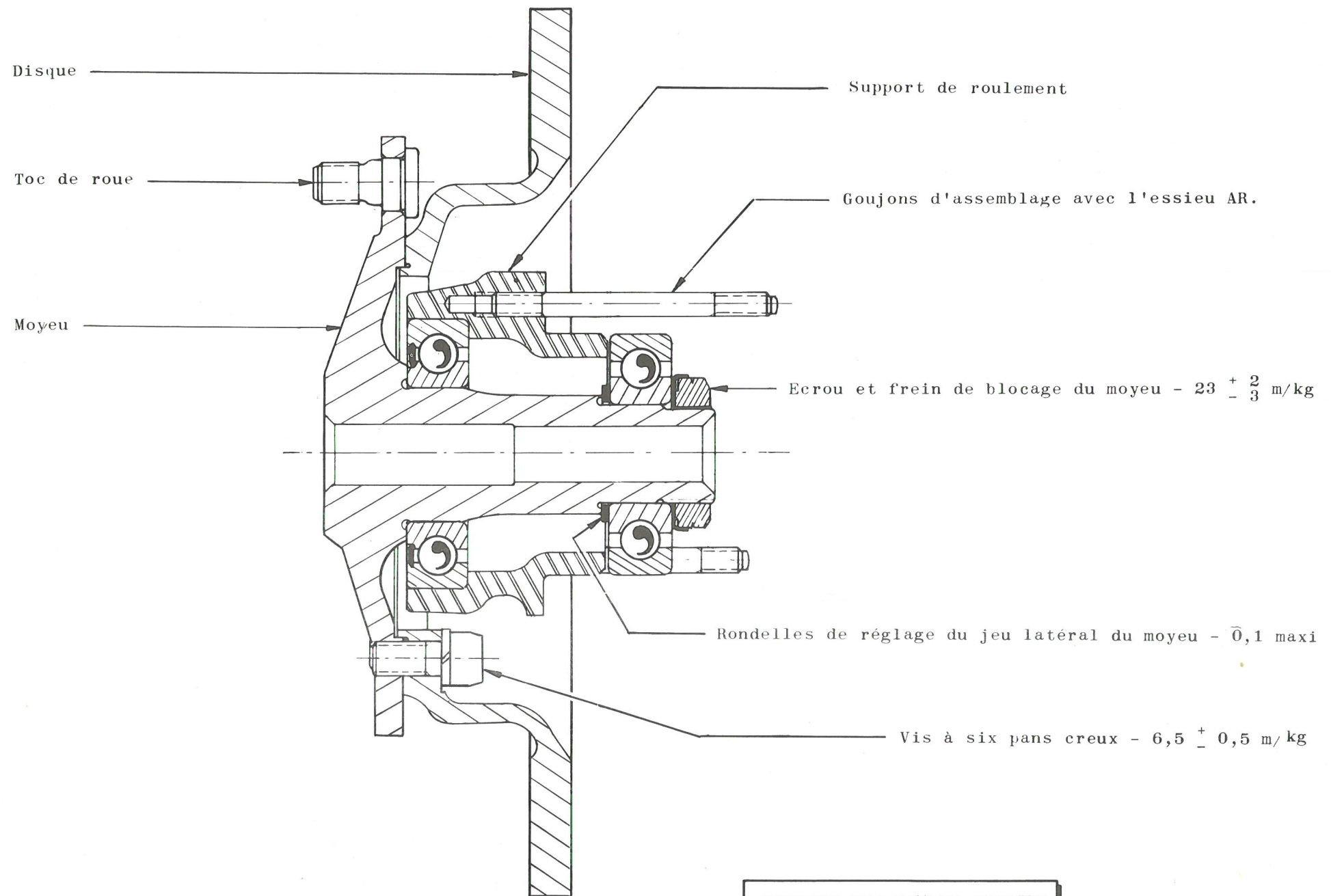
Levier de Cde du cylindre  
(frein à main)

Etrier AV

Gaine et câble de frein à main

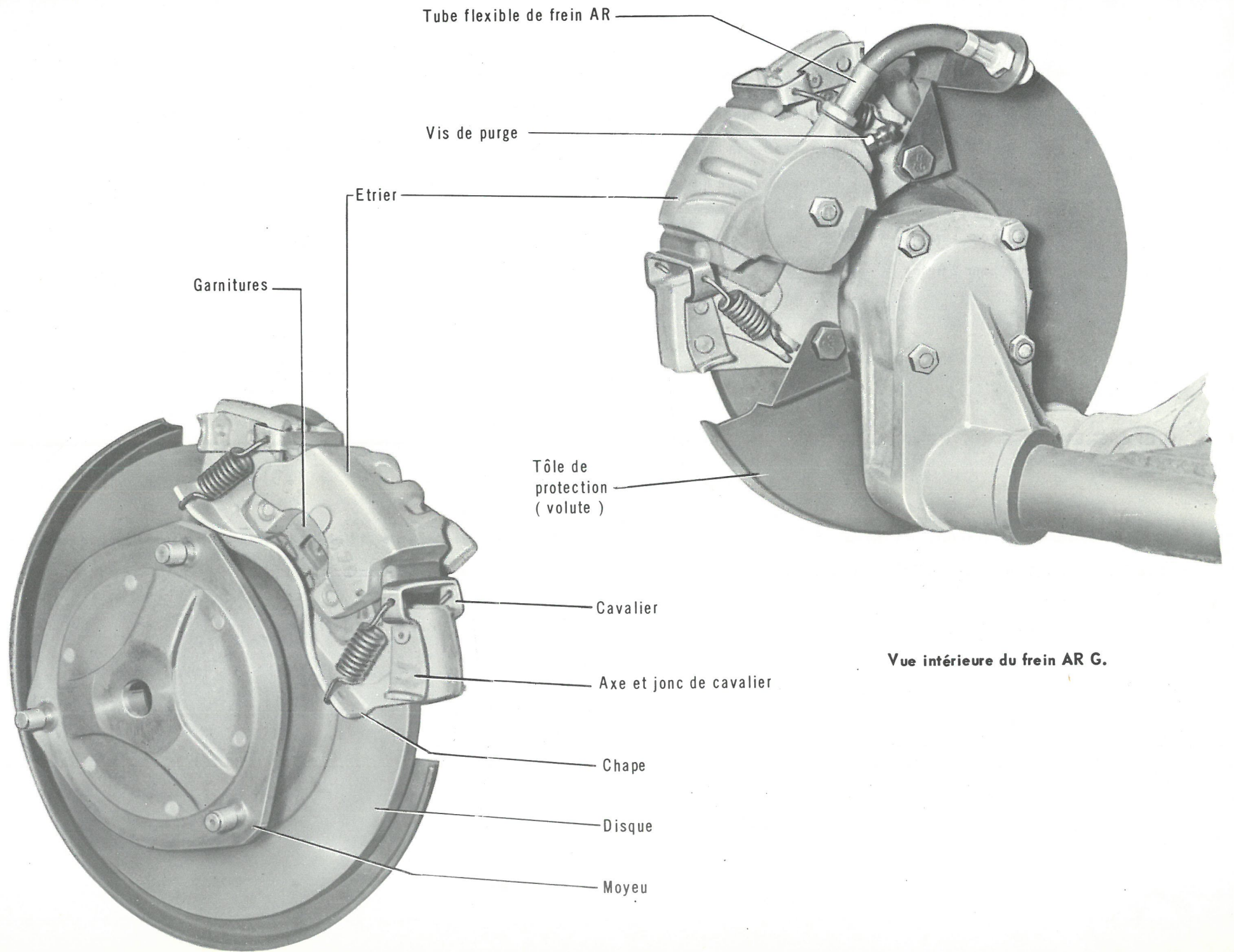
MONTAGE DES FREINS DISQUES AV.





**MONTAGE DES MOYEUX ARRIERE**

Le montage des étriers de freins arrière est identique à celui des étriers arrière des freins avant.



**Vue intérieure du frein AR G.**

**Vue extérieure du frein AR G. après dépose de la roue**

## G - DEMONTAGE ET MONTAGE D'UN ENSEMBLE FREIN-DISQUE ARRIERE D. OU G. ---

*Le mode opératoire et les précautions à prendre sont identiques à ceux indiqués pour les freins disques AV ( F ), en tenant compte :*

- 1°/ qu'il faut débrancher le tuyau flexible pour déposer l'ensemble. Il sera donc nécessaire de faire la purge des freins après remontage.
- 2°/ qu'il faut, au cours du remontage, centrer la tôle de protection ( volute ) pour pouvoir monter les chapes ( pour ceci, monter les trois vis qui fixent la tôle de protection, bloquer la vis de 8 et déposer les deux autres après montage de l'essieu.

**Temps pour 1 frein = 1,80**

**Temps pour 2 freins = 2,50**

## H - DEPOSE ET POSE OU REMPLACEMENT D'UN MAITRE-CYLINDRE ---

*Le mode opératoire est identique à celui des PANHARD 24 CT modèle 1964, mais attention, le jeu entre la tige de poussée et le piston doit être de 0,1 maxi ( ce jeu est de 0,5 pour les freins tambours ). Ce réglage étant déterminé à l'usine, ne pas le modifier ( ~~Fig. H.1~~ ).*

**Temps = 1,50**

**PURGE DES FREINS avec l'appareil spécial ARC 50 -**

- Munir **CHAQUE VIS DE PURGE** d'un tube en caoutchouc Lockheed et d'un récipient.
- Mettre la pression sur le réservoir de l'appareil ( pression 2 à 2,5 kg/cm<sup>2</sup> maxi ).
- Ouvrir **TOUTES LES VIS DE PURGE**. Le liquide doit s'écouler jusqu'à disparition complète des bulles d'air.
- Actionner la pédale **LENTEMENT**, attendre 3 à 5 secondes, laisser la pédale revenir **DOUCEMENT**. Renouveler l'opération 4 ou 5 fois.
- Fermer les vis de purge **LES UNES APRES LES AUTRES** en commençant par celles des roues AR.

Pour mémoire : Le maître-cylindre N° 380.124 est spécial pour les véhicules à freins à disque.

- N'employer que du liquide **HD 43 Etoilé**.
- Le limiteur de pression N° 379.985 est taré à 42 kg/cm<sup>2</sup>, le tarage est marqué sur un des six pans du bouchon.



Cette opération est nécessaire lorsqu'il y a eu intervention sur les freins ou le circuit de freinage, ou après une purge.

- Appuyer aussi fort que possible sur la pédale de frein et la maintenir à la même pression pendant deux ou trois minutes. A ce moment, bien observer si la pédale résiste complètement ou si, au contraire, elle s'enfonce peu à peu. Dans ce cas, examiner soigneusement les tuyauteries rigides et souples du circuit.

S'il n'y a pas de fuite sur le circuit, vérifier si le niveau du liquide ne monte pas dans le réservoir lorsque la pédale s'enfonce lentement; s'il monte, remplacer le maître-cylindre.

**Temps = 0,20**

---

**PURGE DES FREINS - ( deux opérateurs sont nécessaires ) - K**

Si une présence d'air se manifeste ( élasticité à la pédale ou manque de puissance au freinage ) et après toute intervention sur les canalisations, il est indispensable de purger tout le circuit.

- 1 ) - Mettre la voiture sur élévateur ou sur fosse.
- 2 ) - Déposer le bouchon du réservoir ( sur le maître-cylindre ).
- 3 ) - Sur une roue monter un tube plongeur sur la vis de purge et engager l'autre extrémité du tube dans un récipient contenant du liquide ( le tube doit plonger dans le liquide ).
- 4 ) - ( **Deux personnes** ) - Dévisser d'un demi-tour la vis de purge et abaisser la pédale **plusieurs fois et lentement**, à chaque fois fermer la vis de purge quand la pédale est à fond de course. Répéter l'opération plusieurs fois. Le liquide sortant alors par le tube de purge, continuer de donner quelques coups de pédale jusqu'à disparition complète des bulles d'air, facilement visibles dans le liquide du récipient. **Maintenir la pédale à fond** et aussitôt **rebloquer** la vis pointeau  
Retirer le tube plongeur

**Important - Pendant la purge, après chaque opération, maintenir le niveau du liquide dans le réservoir pour éviter de nouvelles entrées d'air.**

- 5 ) - Même opération sur les autres roues et terminer **en purgeant une seconde fois** la roue sur laquelle on a commencé la purge.

## K - PURGE DES FREINS ( suite ) - ( deux opérateurs sont nécessaires )

---

6 ) - Compléter le niveau du réservoir ( le niveau est marqué sur la cuve ).

**Très important - N'utiliser que du liquide d'origine Lockheed réf. HD 43 Etoilé ( ce liquide est différent de celui utilisé pour les freins à tambours ).**

**Ne pas remettre dans le réservoir le liquide recueilli au cours de la purge.**

**Temps = 1,00**

## L - REMPLACEMENT D'UN CABLE DE COMMANDE DE FREIN A MAIN

---

### - Dépose ( Fig. L-1 ) -

- 1 ) - Déposer le contre-écrou et l'écrou de réglage de la tirette de frein à main.
- 2 ) - Détendre le câble en vissant à fond la vis de réglage ( clé plate de 14 ).
- 3 ) - Déposer la vis de la bielle d'articulation et celle du levier de frein à main ( clé à pipe de 19 ).
- 4 ) - Soulever l'ensemble et le ramener vers la gauche de la voiture pour dégager le câble de la butée de gaîne.
- 5 ) - Dégager le câble aux étriers de freins AV. D. et G.
- 6 ) - Déposer l'anneau TRUARC et l'axe de réglage de gaîne pour pouvoir dégager complètement le câble.

### - Pose ( Fig. L-1 ) -

- 7 ) - Vérifier si le câble est bien graissé. Le monter, ainsi que l'axe de réglage de gaîne, sur les bielles d'articulation et d'accouplement. Poser l'anneau TRUARC.
- 8 ) - Visser à fond la vis de réglage et s'assurer que les articulations fonctionnent librement, sans point dur.
- 9 ) - Monter l'extrémité des câbles sur les étriers AV. D. et G.

**Très important - Les embouts cannelés des câbles doivent être mis en place à la presse et non au marteau.**

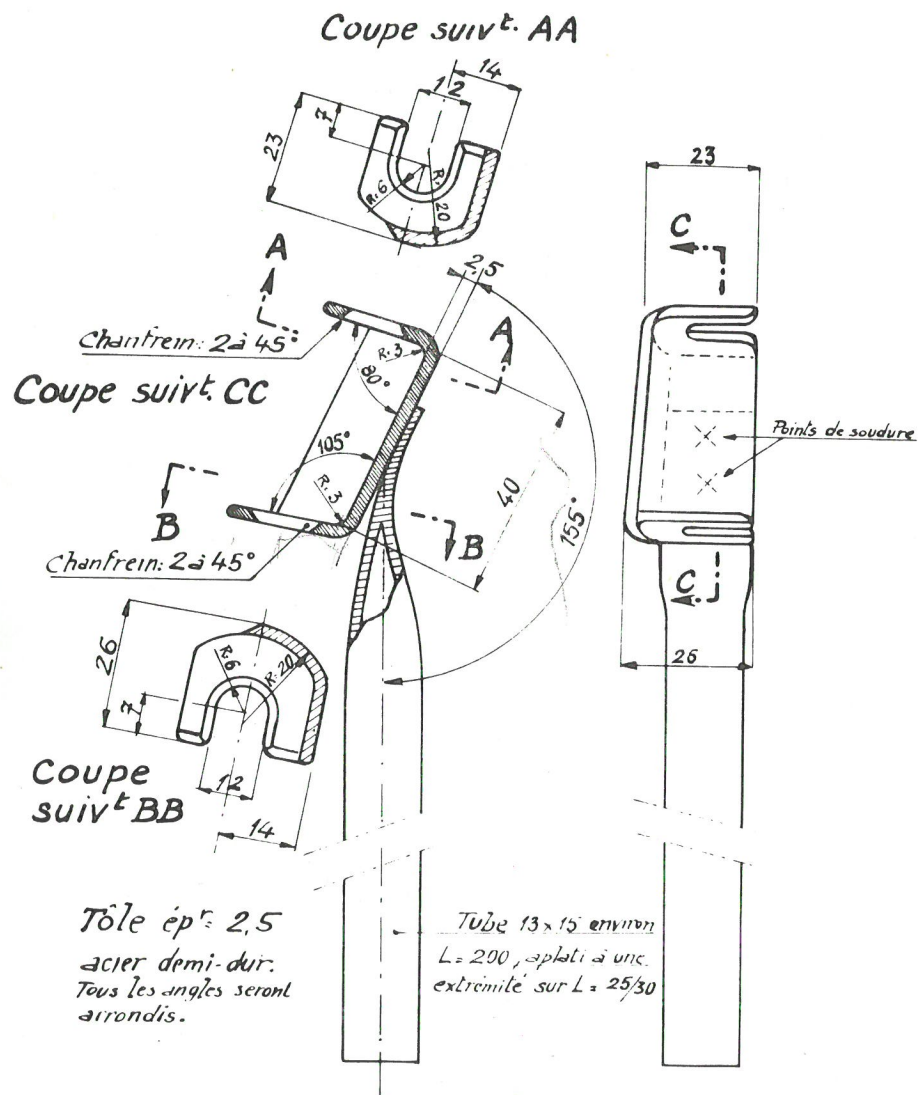
- 10 ) - Passer le câble dans la butée de gaîne.
- 11 ) - Monter et bloquer les vis du levier et de bielle d'articulation ( clé à pipe de 19 ).

- 12 ) - Passer l'embout fileté du câble de frein à main dans le levier, monter et bloquer l'écrou de réglage et son contre-écrou. La partie filetée doit dépasser le contre-écrou de 1 mm environ; ainsi réglé, la position du levier de frein à main doit correspondre à une cote  $A = 100$  ( voir Fig. L-1 ).
- 13 ) - Monter les calibres ( ~~Fig L-2~~ ) sur les étriers D. et G. ( les calibres donnent la limite de tension du câble ).
- 14 ) - Dévisser doucement la vis de réglage du câble ( Fig. L-1 ) pour le tendre ( clé plate de 14 ) et amener le grain du levier en position d'attaque contre le piston du cylindre de roue.
  - **Cesser de dévisser dès que l'on sent une résistance - ne pas forcer.**
- 15 ) - Déposer les calibres et vérifier le serrage du frein à main, pour ceci :
  - desserrer complètement le frein à main;
  - balancer la voiture d'avant en arrière. Celle-ci doit s'immobiliser à partir du 8ème cran. Si nécessaire, refaire le réglage par l'écrou de réglage de la butée de frein à main.

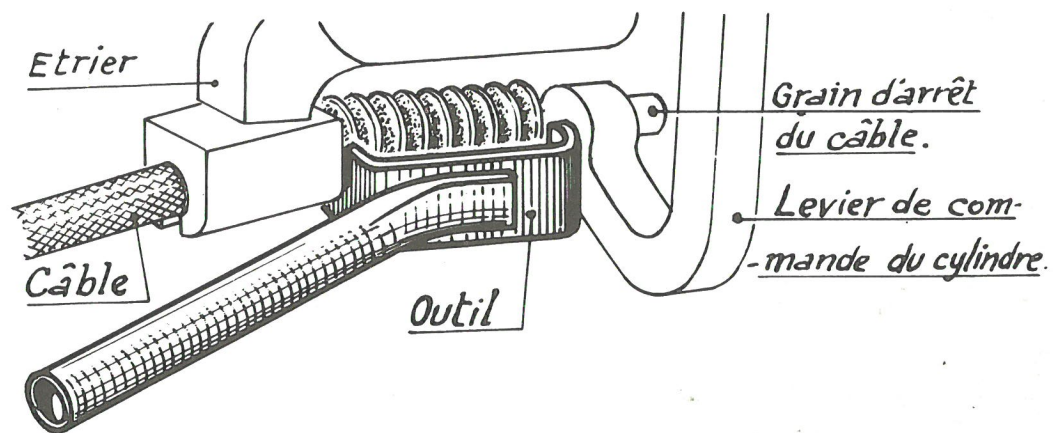
**Remarque** - *La butée de tige de frein à main N° 376.695 a été remplacée par un cliquet vissé dans un écrou soudé sur la tôle inférieure de planche de bord. Pour déposer le cliquet, il faut démonter la tirette de frein à main ( même méthode que pour les tirettes montées sur 24 modèle 1964. Accès par la porte de visite gauche située sous le capot ).*

- *La repose de ce cliquet doit être faite comme suit :*
  - Graisser et visser le cliquet jusqu'à buter, puis dévisser ( 1/2 tour environ ) jusqu'à l'amener à sa position de fonctionnement, côté tige de tirette, il doit avoir un débattement sans contrainte.
  - Ne pas oublier de monter le ressort de rappel du cliquet. Ensuite remonter la tirette de frein à main.

**Temps = 1,00 - Réglage seul = 0,12**



La figure représente le  
calibre gauche, le droit  
est symétrique



Calibre en place sur étrier AV.D.  
(L'outil gauche est symétrique)

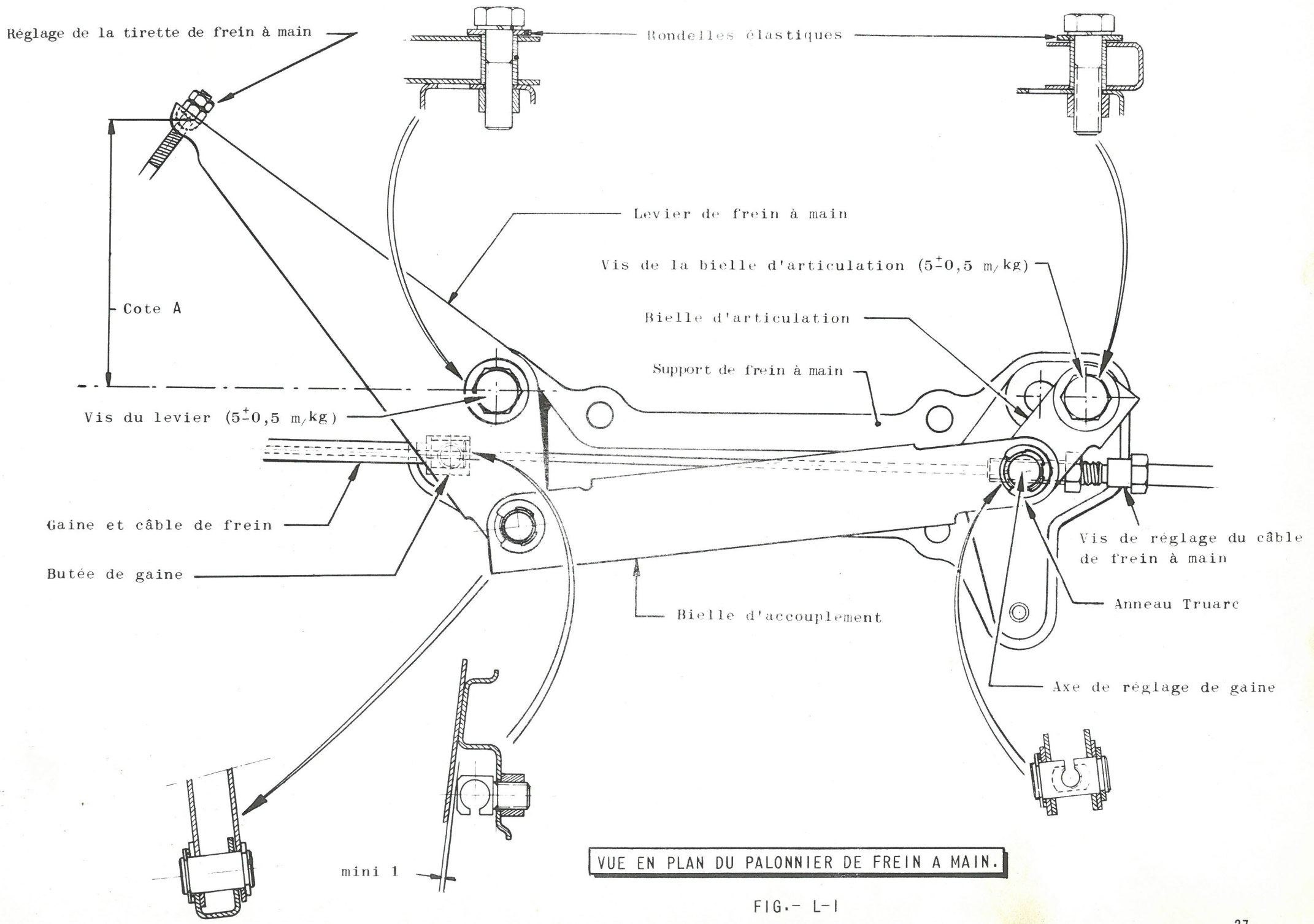


FIG.- L-1

- Pièces moteur M 10 S -

Carter sans goujon  
 Carter avec goujons  
 Palier AR en fonte ( montage à froid )  
 Boitier support des commandes auxiliaires ( haut. entre la base et la face supér. du bossage de la vis plaquette d'allumeur = 123,5 )  
 Joint du boitier  
 Commande des auxiliaires - L = 301  
 Pousoir de commande de pompe à essence -  $\varnothing=8$  - L = 29  
 Vis de fixation du volant ( marquée 125, sur tête; serrage à  $9 \pm 0,5$  m/kg )

- Admission - réchauffage -

Filtre à air à double entrée  
 Capacité de résonance  
 Carburateur  
 Pompe à essence S E V - 46 ET  
 Diaphragme avec tube soudé ( sur tubulure de réchauffage G. )  
 Déflecteur de réchauffage ( entre tubes de réchauffage et tubes d'échappement; avec trou  $\varnothing$  6 dans l'embout sphérique. Cette pièce peut être montée sur les Panhard 24 CT type 1964 )

- Echappement -

Tubulure centrale insonorisée  
 Déflecteur d'échappement ovale  $55 \times 78$  -  $\epsilon = 4$  ( soudé à l'extrémité AR des tubulures )  
 Manchon  $\varnothing$  int. = 55 / 77 - h = 43 environ  
 Silencieux ovale à double entrée  
 Collier

- Allumage -

Bougie équipée ( Marchal 34 HS )  
 Allumeur à prise de compte-tours

Coéf.	D. G.	D. D.
1	379.669	379.669
1	379.667	379.667
1	356.527	356.527
1	373.092	373.092
1	373.254	373.254
1	373.093	373.093
1	373.251	373.251
5	379.209	379.209
1	379.132	379.132
1	379.130	379.130
1	379.136	379.136
1	379.504	379.504
1	379.165	379.165
2	379.168	379.168
1	379.128	379.128
2	379.174	379.174
2	378.913	378.913
1	379.032	379.032
5	379.652	379.652
2	371.588	371.588
1	379.279	379.279

- Boîte de vitesses - pont -

Couple de surmultipliée ( pignon 16 dents - roue 26 dents )

Ensemble de déflecteur

Vis H 6 × 12

Rondelle à denture extérieure 6,2 × 11 × 1,6

Vis à tôle Ø = 4,85 - L = 9,5

Rondelle élastique 5,2 × 14 × 2

fixation du déflecteur sur berceau de traverse

fixation du déflecteur sur support de proue

- Pivots de suspension -

Les pivots complets ne diffèrent des modèles précédents que par l'axe de silentbloc et l'écrou de butée de braquage

Pivot de suspension G. ( complet )

Pivot de suspension D. ( complet )

Axe de silentbloc Ø = 16/17/18 - L = 68

Ecrou de butée de braquage

- Frein à main -

Support de frein à main

Câble et conduit de commande de freins aux roues

Bielle d'articulation

Bague entretoise Ø = 12,3 × 16 - L = 21,2

Vis H 12 × 45

Rondelle W 12,3 × 19,3 × 1,5

Rondelle plate Ø 12,5 × 28 × 2,5

Levier de frein à main

Butée de gaine

Bielle d'accouplement

Axe d'articulation Ø = 16 - L = 31,5

Rondelle élastique Ø = 17,4 × 22,2 × 2,6

Anneau d'arrêt extérieur Ø = 13 × 23 - é = 1

Bielle sur levier de frein à main

Coéf	D G	D D
1	377.181	377.181
1	378.846	378.846
4	242.730	242.730
4	232.919	232.919
2	298.071	298.071
2	501.665	501.665
1	377.895	377.895
1	377.896	377.896
2	373.641	373.641
2	373.642	373.642
1	377.840	377.841
1	372.603	372.603
1	377.844	377.844
2	336.746	336.746
2	268.230	268.230
2	515.018	515.018
2	353.818	353.818
1	377.875	377.875
1	377.845	377.845
1	379.529	379.529
1	377.848	377.848
1	375.811	375.811
2	373.747	373.747

- Frein à main ( suite ) -

Axe de réglage de gaine  $\emptyset = 11$  L = 33,5  
 Rondelle élastique  $\emptyset = 17,4 \times 22,2 \times 2,6$   
 Anneau d'arrêt extérieur  $\emptyset = 13 \times 23$  - ép. = 1



Bielle d'accouplement sur  
 bielle d'articulation

- Tirette de frein à main -

Tirette de frein à main  
 Cliquet de retenue  
 Ressort du cliquet  $\emptyset$  ext. = 7 - L = 31,5

- Freins à disque ( freins avant ) -

Support de chape de frein AV G.  
 Support de chape de frein AV D.  
 Rondelle d'appui du roulement int.  $\emptyset = 25 \times 45$  - é = 3,5 ( entre cales de réglage et pivot, chanfrein côté pivot )  
 Support de roulements  
 Roulement SNR étanche, réf. 6.208 E ( côté extérieur )  
 Moyeu AV avec tocs  
 Disque de frein  $\emptyset = 105,5 \times 263,5$  - h = 50,2  
 Vis à 6 pans creux de 8 -  $\emptyset = 10$  - L = 22  
 Rondelle W de 10



Fixant disques sur moyeux

- Partie AV de frein AV -

Ensemble étrier monobloc AV de frein AV G.  
 Ensemble étrier monobloc AV de frein AV D.  
 Garniture  
 Ensemble chape cavalier  
 Axe de verrouillage  
 Jonc d'axe de verrouillage  
 Ressort de stabilisateur

Coéf.	D. G.	D. D.
1	379.542	379.542
1	375.811	375.811
2	373.747	373.747
1	377.884	377.884
1	378.747	378.747
1	378.748	378.748
1	378.528	378.528
1	378.529	378.529
2	373.646	373.646
2	372.456	372.456
2	377.901	377.901
2	377.903	377.903
2	373.434	373.434
12	378.678	378.678
12	232.372	232.372
1	377.912	377.912
1	377.913	377.913
4	379.905	379.905
2	377.904	377.904
4	379.583	379.583
4	379.584	379.584
8	379.585	379.585



- Partie AR de frein AV -

Ensemble étrier monobloc AR de frein AV G.

Ensemble étrier monobloc AR de frein AV D.

*Les garnitures, chapes, axes, joncs et ressorts sont identiques à la partie AV*

- Volutes de refroidissement et tuyauteries pour frein AV -

Volute de refroidissement G.

Volute de refroidissement D.

Patte supérieure G.

Patte supérieure D.

Vis H 6 × 12

Rondelle élastique 6,2 × 16 × 2

Ecrou H 6

Vis H 10 × 23

Rondelle W 10,5 × 19,6 × 2,5

Flexible AV entre tube rigide ( venant du M.C. ) et étrier AR de frein AV - L = 420

Joint du flexible AV - Ø = 9,7 × 15,6 - é = 1,2

Tube rigide entre étrier AR et flexible AV G.

Tube rigide entre étrier AR et flexible AV D.

Flexible inter-étriers - L = 150

Joint de flexible Ø = 9,7 × 15,6 - é = 1,2

Obturateur ( passage flexible sur volute )

- Train AR -

Essieu AR équipé

Support de roulements

Roulement SNR étanche, réf. 6.208 E ( côté extérieur )

Moyeu AR G. avec tocs

Moyeu AR D. avec tocs

Coéf.	D G	D D
1	377.914	377.914
1	377.915	377.915
1	377.751	377.751
1	377.752	377.752
1	378.786	378.786
1	378.787	378.787
2	242.732	242.732
2	502.406	502.406
2	205.183	205.183
8	378.811	378.811
8	232.386	232.386
2	377.746	377.746
2	359.421	359.421
1	377.922	377.922
1	377.923	377.923
2	377.747	377.747
2	359.421	359.421
2	378.899	378.899
1	379.988	379.988
2	372.457	372.457
2	377.901	377.901
1	377.932	377.932
1	377.933	377.933

- Train AR ( suite ) -

Disque de frein  $\varnothing = 105,5 \times 263,5 - h = 50,2$

Vis à 6 pans creux de  $8 \varnothing = 10 - L = 22$

Rondelle W de 10

Support de chape de frein AR G.

Support de chape de frein AR D.

Ensemble étrier monobloc de frein AR G.

Ensemble étrier monobloc de frein AR D.

Garniture

*Les chapes, axes, joncs et ressorts sont identiques à ceux des freins AV*

- Tôles de protection et tuyauteries -

Tôle de protection G. assemblée

Tôle de protection D. assemblée

Vis H  $10 \times 23$

Plaquette frein

Vis H  $5 \times 8$

Rondelle W  $5,3 \times 11 \times 1,5$

Flexible d'alimentation d'étrier AR

Agrafe de verrouillage du flexible sur patte

Patte du tube Lockheed

Limiteur de pression

Joint entre limiteur et flexible  $\varnothing = 9,7 \times 15,6 - \acute{e} = 1,2$

Flexible entre tube du maître-cylindre et limiteur

Tube entre limiteur et frein AR G.

Tube entre limiteur et frein AR D.

Vis H  $8 \times 30$

Entretoise

Rondelle DE  $8,3 \times 14 \times 1,8$

Fixation tôles de protection  
sur chapes

Fixation du limiteur sur  
essieu AR

Coéf.	D G	D D
2	373.434	373.434
12	378.678	378.678
12	232.372	232.372
1	378.530	378.530
1	378.531	378.531
1	377.934	377.934
1	377.935	377.935
2	379.905	379.905
1	375.578	375.578
1	375.579	375.579
4	378.811	378.811
4	379.936	379.936
2	238.546	238.546
2	232.288	232.288
2	377.748	377.748
2	378.814	378.814
1	379.056	379.056
1	379.985	379.985
1	359.421	359.421
1	380.010	380.010
1	380.012	380.012
1	380.013	380.013
1	251.685	251.685
1	380.011	380.011
1	232.933	232.933

## - Pédalier -

Support de pédales  
Pédale de frein

## - Maître-cylindre Lockheed et tubes -

\* Maître-cylindre simple

Tige à oeil L = 45

Contacteur de stop L = 59

Tube maître-cylindre au flexible AV G.

Tube maître-cylindre au flexible AV D.

Tube maître-cylindre au flexible AR

\* En cas de réparation, ne pas utiliser les pièces de détail des Nécessaires de réparation indiqués dans le Catalogue N° 15 ,  
mais remplacer le maître-cylindre simple.

## - Roues -

Roue

Erou de roue  $\varnothing = 12$  - pas 125Erou central en cage  $\varnothing 7$  - pas 100

## - Enjoliveurs et fixation -

Enjoliveur de jante

Agrafe ( fixant enjoliveur de jante )

Enjoliveur

Motif

Coupelle

Vis  $\varnothing = 7$  - L = 16 ( fixant coupelle )Rondelle d'étanchéité  $\varnothing$  int. = 4,5 x 11 - h = 1

Rondelle plate

Fix Rapid

Coéf.	D G	D D
1	370.987	374.683
1	378.656	378.656
1	380.124	380.124
1	378.794	378.794
1	379.586	379.586
1	374.675	374.783
1	374.676	374.784
1	379.137	379.392
5	373.546	373.546
12	377.753	377.753
5	380.085	380.085
5	379.277	379.277
40	379.502	379.502
4	379.012	379.012
4	379.013	379.013
4	379.014	379.014
4	379.015	379.015
12	337.666	337.666
4	232.801	232.801
12	501.405	501.405

- Carrosserie -

- Planche de bord -

Planche de bord

Vis  $\varnothing = 7 - L = 10$  ( sur goussets latéraux )

Vis R 5 × 11 ( sur support supérieur )

Vis R 5 × 11 ( sur tôle inférieure )

Tirette de starter

Tirette interrupteur de batterie

Tirette d'ouverture de capot

Fixation planche de bord

Bouton à fond chromé

- Tôle inférieure -

Tôle inférieure de planche de bord

Gousset latéral G.

Gousset latéral D.

Bourrelet inférieur central de planche de bord

Bourrelet inférieur latéral G. de planche de bord

Bourrelet inférieur latéral D. de planche de bord

Vis R 5 × 11

Rondelle élastique 5,2 × 12 × 1,7

Plaque de fixation ( bourrelet latéral réglable )

Plaquette de fixation

Fixation des bourrelets inférieurs

- Pare-chocs -

Pare-chocs AV ( partie latérale G. )

Pare-chocs AV ( partie latérale D. )

- Support d'appareillage -

Equerre centrale de fixation du support d'appareillage

Vis R 5 × 11 ( Fixation support d'appareillage sur planche de bord )

Coéf.	D. G.	D. D.
1	378.593	378.594
4	376.979	376.979
6	336.332	336.332
7	336.332	336.332
1	379.664	379.664
1	379.665	379.665
1	379.666	379.666
1	378.750	378.751
1	378.144	378.144
1	378.145	378.145
1	378.137	378.137
1	378.138	378.138
1	378.139	378.139
5	336.332	336.332
5	502.403	502.403
1	378.930	378.930
1	378.142	378.142
1	378.229	378.229
1	378.230	378.230
1	378.141	378.141
1	336.332	336.332

- Support d'appareillage ( suite ) -

Rondelle élastique 5,2 × 12 × 1,7  
 Erou H 5  
 Vis H 4 × 8  
 Rondelle élastique 4,2 × 11,2 × 1,2

Fixation support d'appareillage sur  
 planche de bord

- Antiparasitage - Protection -

Tresse antiparasitage du flector de direction - entre-axes = 90 mm  
 Tresse antiparasitage du capot moteur - entre-axes = 295 mm  
 Vis H 5 × 16  
 Erou H 5  
 Rondelle DD  
 Protège faisceaux L = 1.200  
 Rivet POP-TAP - Ø = 3,17 - L = 39,7 ( fixant protège faisceaux )

Fixant tresse capot-moteur

- Chauffage - Dégivrage -

Conduit de dégivrage de custode G.  
 Conduit de dégivrage de custode D.  
 Conduit de dégivrage de porte G.  
 Conduit de dégivrage de porte D.

- Passage de roue - portes et accessoires - enjoliveurs -

Passage de roue AV G. - assemblé  
 Passage de roue AV D. - assemblé  
 Porte assemblée G.  
 Porte assemblée D.  
 Poignée de maintien  
 Cuvette de vis  
 Vis FB 90° - Ø = 5 - L = 30  
 Erou Rapid  
 Enjoliveur de poignée

Fixant poignée

Coéf.	D G	D. D.
2	502.403	502.403
2	205.073	205.073
2	400.722	400.722
2	502.402	502.402
1	379.912	379.912
1	379.911	379.911
1	400.793	400.793
1	205.073	205.073
1	400.753	400.753
2	379.227	379.227
12	373.914	373.914
1	378.270	378.270
1	378.271	378.271
1	378.267	378.267
1	378.268	378.268
1	379.000	379.004
1	379.001	379.005
1		379.768
1	379.769	
1	379.390	379.390
2	379.607	379.607
2	379.608	379.608
2	376.993	376.993
1	379.394	379.394

- Passage de roue - portes et accessoires - enjoliveurs - ( suite ) -

Rivet POP-TAP - Ø = 3,17 - L = 36,5 ( fixant enjoliveur )

Panneau de garnissage de porte G.

Panneau de garnissage de porte D.

Portillon de boîte à gants

Enjoliveur de poignée de portillon

Thermomètre d'ambiance

Ecrou borgne

Enjoliveur de prise d'aération assemblé

Jonc d'appui des blocs optiques

Enjoliveur inférieur intérieur de custode G.

Enjoliveur inférieur intérieur de custode D.

Enjoliveur inférieur d'entrée de porte G.

Enjoliveur inférieur d'entrée de porte D.

Enjoliveur de pontet de porte G.

Enjoliveur de pontet de porte D.

Enjoliveur de pontet de poupe G.

Enjoliveur de pontet de poupe D.

**Nota - Les enjoliveurs de bas de marche sont fixés par 16 rivets POP-TAP N° 379.875 au lieu de 16 vis à tête.**

Cendrier

Vis H 5 × 16

Rondelle élastique 5,2 × 12 × 1,7

Ecrou H 5

Fixation du cendrier

- Accoudoirs -

Accoudoir de porte G.

Accoudoir de porte D.

Enjoliveur de poignée d'accoudoir G.

Enjoliveur de poignée d'accoudoir D.

Vis à tête Ø = 2,85 - L = 9,5 ( fixant enjoliveur )

Enjoliveur AV G.

Coéf.	D. G.	D. D.
1	373.916	373.916
1	379.766	379.766
1	379.767	379.767
1	379.255	379.255
1	374.729	374.729
1	379.257	379.257
1	204.059	204.059
2	378.313	378.313
2	378.196	378.196
1	379.223	379.223
1	379.224	379.224
1	379.225	379.225
1	379.226	379.226
1	377.538	377.538
1	377.539	377.539
1	377.536	377.536
1	377.537	377.537
1	378.132	378.132
1	400.793	400.793
1	502.403	502.403
1	205.073	205.073
1	378.518	378.518
1	378.519	378.519
1	376.212	376.212
1	376.213	376.213
4	298.151	298.151
1	376.193	376.193

- Accoudoirs ( suite ) -

Enjoliveur AV D.  
 Vis à tôle - Ø = 2,85 - L = 9,5 ( fixant enjoliveur )  
 Enjoliveur AR  
 Vis à tôle - Ø = 3,94 - L = 9,5 ( fixant enjoliveur )  
 Accoudoir de custode G.  
 Accoudoir de custode D.

- Coffre de roue de secours et outillage de bord -

Coffre de roue de secours  
 Garniture latérale ( feutre )  
 Garniture inférieure ( feutre )  
 Sac pour lot de bord  
 Manivelle de cric  
 Barre de commande du cric - L = 330

- Garnissage -

Moquette plancher des pédales  
 \* Plancher des pédales ( insonorisation )  
 Ensemble de moquette plancher AV ( partie AV )  
 Ensemble de moquette plancher AV ( partie AR )  
 Bouton fermoir  
 Bouchon fermoir  
 Plancher AV ( partie AV ) ( insonorisation )  
 Plancher AV ( partie AR centrale ) ( insonorisation )  
 Plancher AV ( partie AR latérale ) ( insonorisation )  
 Garnissage d'entrée de porte G.  
 Garnissage d'entrée de porte D.  
 Plaque supérieure de panneau extérieur de porte  
 Plaque inférieure de panneau extérieur de porte

Insonorisation

\* Pour la Direction à droite, retourner la pièce

Coéf.	D. G.	D. D.
1	376.194	376.194
4	298.151	298.151
2	378.806	378.806
2	298.061	298.061
1	378.170	378.170
1	378.171	378.171
1	379.857	379.857
1	379.860	379.860
1	379.859	379.859
1	379.861	379.861
1	378.279	378.279
1	378.280	378.280
1	378.788	378.789
1	378.792	378.792
1	379.539	379.812
1	379.685	379.685
12	379.449	379.449
13	379.442	379.442
1	379.537	379.537
1	379.680	379.680
2	379.681	379.681
1	379.221	379.221
1	379.222	379.222
2	378.088	378.088
2	378.089	378.089

## - Sièges -

Ensemble de mécanisme de siège AV G.  
 Ensemble de mécanisme de siège AV D.  
 Articulation de verrouillage G.  
 Articulation de verrouillage D.  
 Articulation libre de siège G.  
 Articulation libre de siège D.  
 Carcasse de dossier AV G.  
 Carcasse de dossier AV D.  
 Matelassure de dossier AV G.  
 Matelassure de dossier AV D.  
 Ensemble d'assise de siège AR  
 Carcasse d'assise de siège AR  
 Coiffe d'assise AR  
 Ensemble de dossier AR  
 Armature fixe de dossier AR  
 Support inférieur de l'armature fixe  
 Armature mobile de dossier AR

Coéf.	D. G.	D. D.
1	379.251	379.251
1	379.252	379.252
1	379.305	379.305
1	379.306	379.306
1	379.307	379.307
1	379.308	379.308
1	379.809	379.809
1	379.810	379.810
1	380.159	380.159
1	380.160	380.160
1	378.694	378.694
1	378.388	378.388
1	378.695	378.695
1	378.700	378.700
1	378.692	378.692
2	378.383	378.383
1	378.377	378.377



