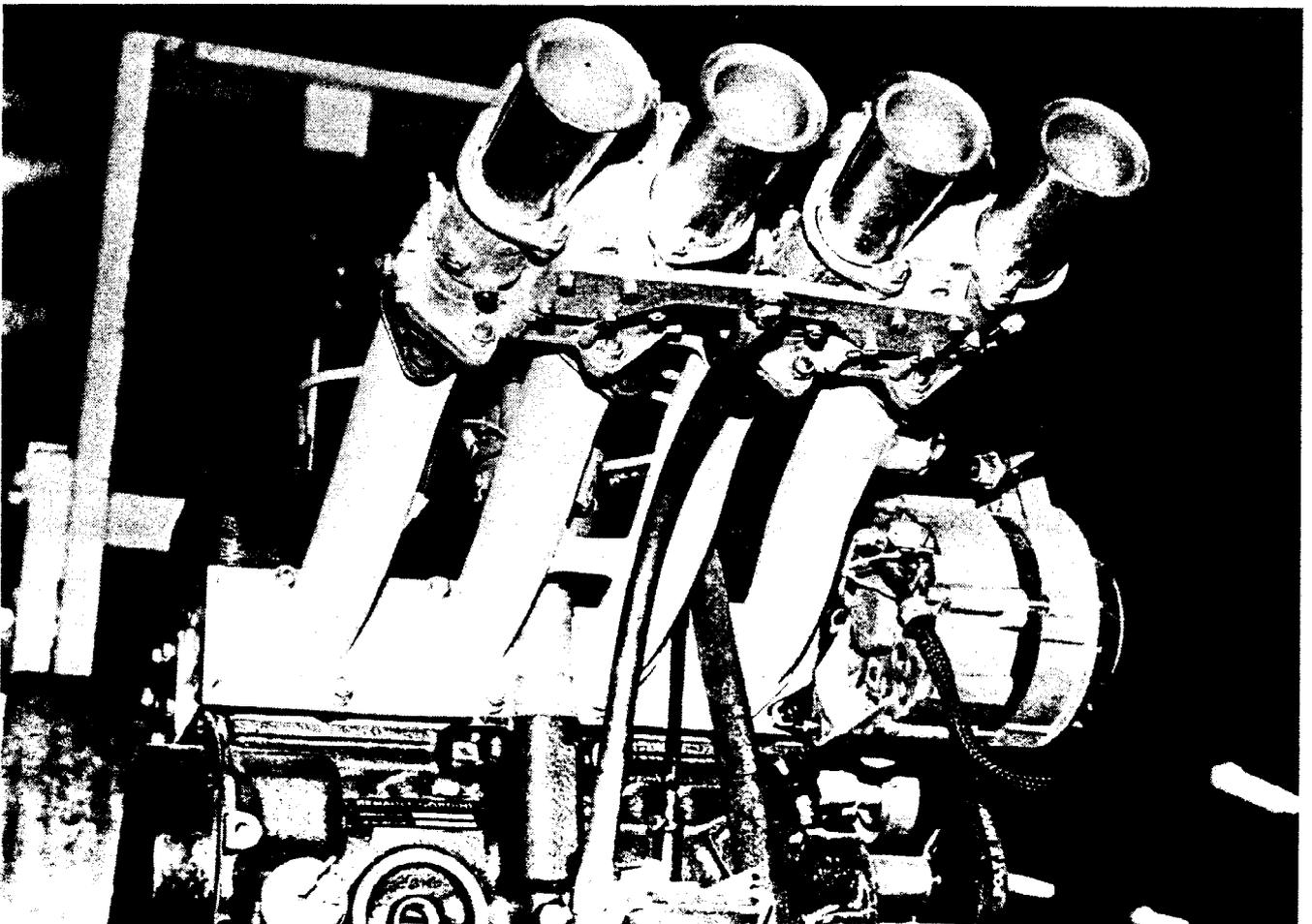


K I T 1 1 0 C V

=====

NOTICE DE MONTAGE DES CARBURATEURS COUPLE CORPS



K I T 1 1 0 C V  
=====

NOTICE DE MONTAGE DES CARBURATEURS DOUBLE CORPS

DEMONTER sur la voiture les pièces suivantes :

les phares, le capot moteur, le filtre à air, l'alternateur et son support, les fils d'allumeur en les repérant, les durites de réchauffage du carburateur, les câbles d'accélérateur et de starter, la tubulure admission (le système de descente d'huile R 5 Coupe peut être conservé.)

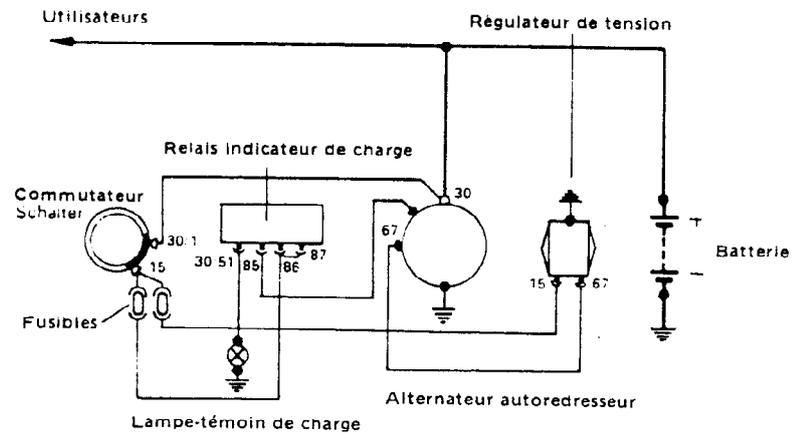
MONTER sur le moteur les pièces suivantes :

ALTERNATEUR 75 AMPERES

- 1) Monter sur la culasse le support alternateur Renault-Sport avec les 2 vis M8 x 30 d'origine et la vis CHC M8 x 45 Réf. 77 11 051 265. Prendre soin de protéger la durite par du scotch toilé côté pompe à eau à proximité du support alternateur.
- 2) Monter l'alternateur 75 ampères à l'aide de la vis 77 11 050 817 et des écrous et rondelles de série.
- 3) Monter la courroie 77 01 348 228 et la patte tendeur Renault-Sport avec la visserie d'origine.
- 4) Tendre la courroie en mesurant la flèche qui doit être comprise entre 3 à 5 mm.
- 5) Installer le régulateur spécial sur l'aile, placé sur un amortisseur de vibration tel qu'une plaque de caoutchouc.

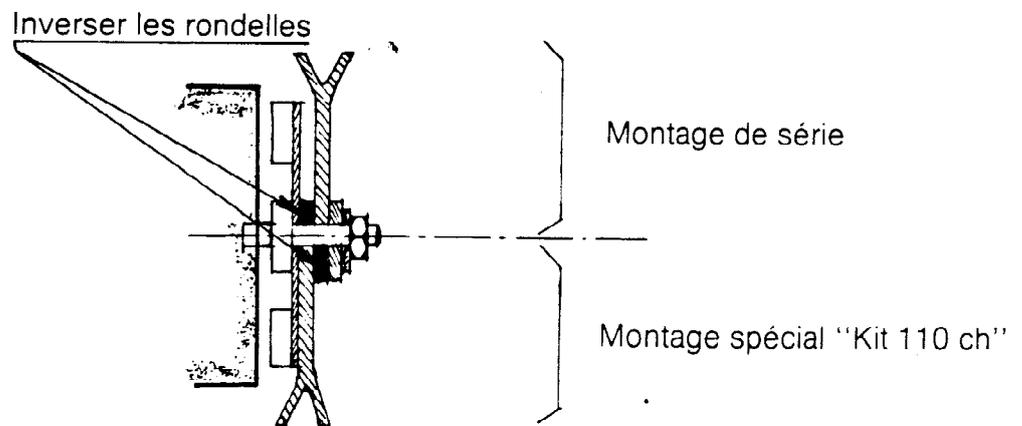
6) Faire le branchement suivant le croquis ci-dessous.

Nota - Modifier le passage des durites eau et huile : nouveau passage au dessous au lieu du dessus de la traverse.



#### ALTERNATEUR DE SERIE

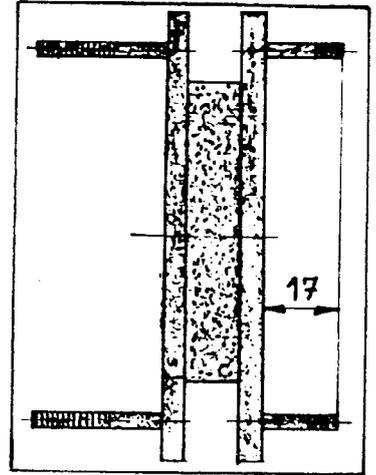
- 1) Faire le montage du support alternateur Renault-Sport comme indiqué pour l'alternateur 75 A.
- 2) Changer sur l'alternateur de série la poulie et la remplacer par celle Réf. 77 01 018 081.
- 3) Vérifier l'alignement en exécutant le montage ci-dessous.



- 4) Monter la courroie spéciale 77 00 660 704
- 5) Monter la patte tendeur spéciale 77 00 590 187 avec la visserie d'origine.
- 6) Faire la tension comme indiqué pour l'alternateur 75 A.

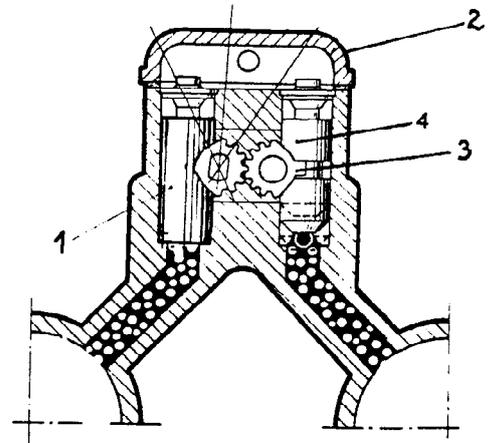
## PREPARATION DU MONTAGE DES CARBURATEURS

- 1) Raccourcir sur les 2 brides souples 8 goujons à 17 mm suivant le croquis ci-contre.



- 2) Sur les carburateurs, déposer le dessus de cuve (2), les pistons (4). Déposer les plaques de commande et couper les ergots (3) de commande des pistons suivant le dessin.

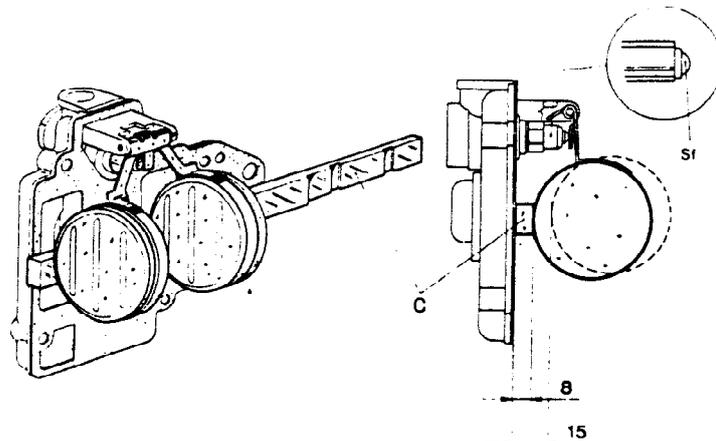
Emmancher des bouchons (1) en alu 77 11 051 328 à la place des pistons de starter. Reposer les plaques de commande.



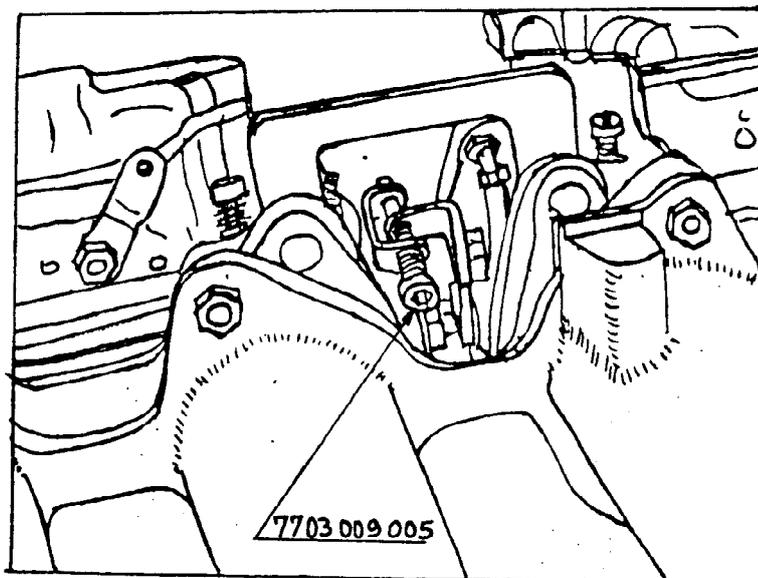
Régler le niveau de cuve à l'aide d'une cale (C) de  $8\text{ mm} + 0,3$  suivant le croquis ci-contre.

Conserver les buses du carburateur de 34, monter les centreurs 77 11 050 504 et les gicleurs du kit 110 CV.

Reposer le dessus de cuve.



Changer et inverser la vis de synchronisation sur le levier entre les carburateurs suivant le croquis ci-dessous.



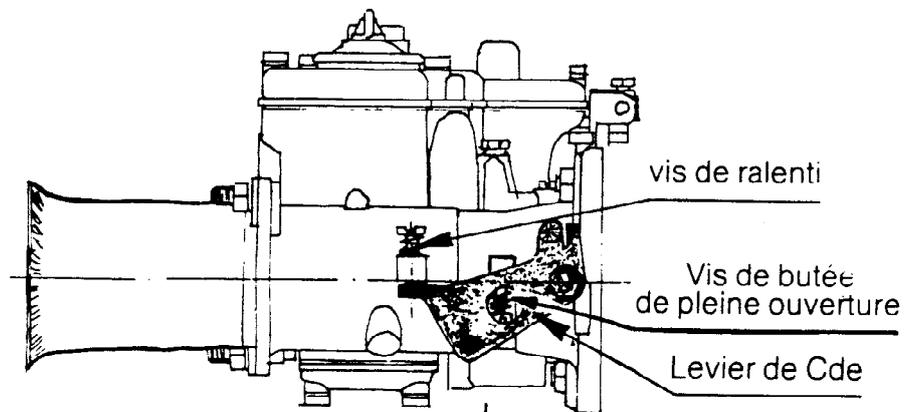
L'opération consiste à tarauder le trou lisse  $\varnothing 5$  au  $\varnothing M6 \times 100$  et à contre percer l'ancien trou  $\varnothing 5$  au  $\varnothing 5,1$ .

Supprimer l'ancienne butée de pleine ouverture et l'ancienne rotule de commande suivant le croquis ci-dessous.

1<sup>re</sup> partie à supprimer



2<sup>e</sup> partie à supprimer

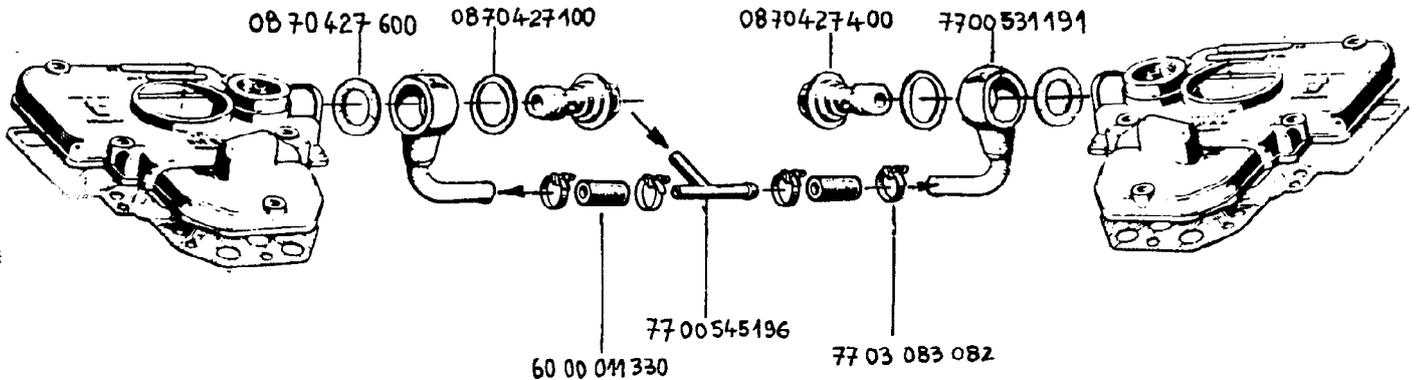


Monter le levier de commande en bout des carburateurs côté volant. Monter la vis de butée de pleine ouverture (récupérée sur l'ancienne butée) derrière le levier de commande, suivant le croquis ci-dessus.

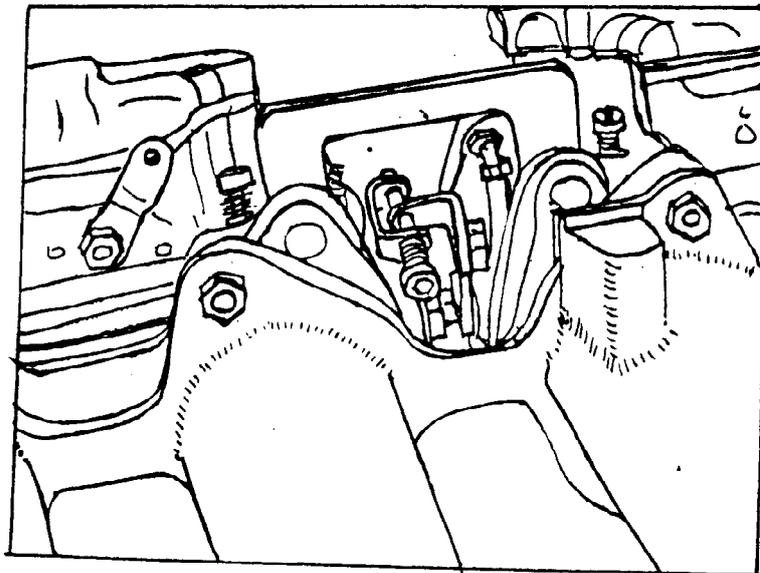
### MONTAGE DES CARBURATEURS

- 1) Monter sur les carburateurs tout le système alimentation d'essence en bout du tuyau provenant de la pompe à essence mécanique ou électrique suivant le croquis ci-dessous.

Nota - Pour une utilisation sévère de la voiture en kit 110 CV, il est conseillé de faire le montage de la pompe à essence électrique.

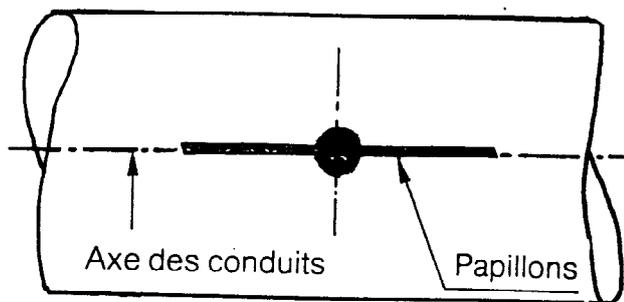


- 2) Monter les brides souples sur les carbus avec les goujons longs côté carburateurs, assemblées avec 8 rondelles 79 03 053 043 et 8 écrous Nylstop 77 03 034 026.
- 3) Monter la plaque de liaison sous les carburateurs.

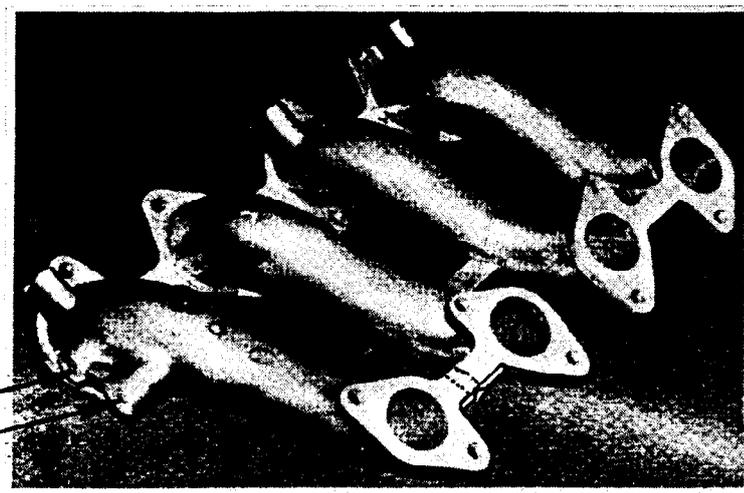


- 4) Monter le pontet entre les carburateurs au dessus du système de synchro suivant le dessin ci-dessus.

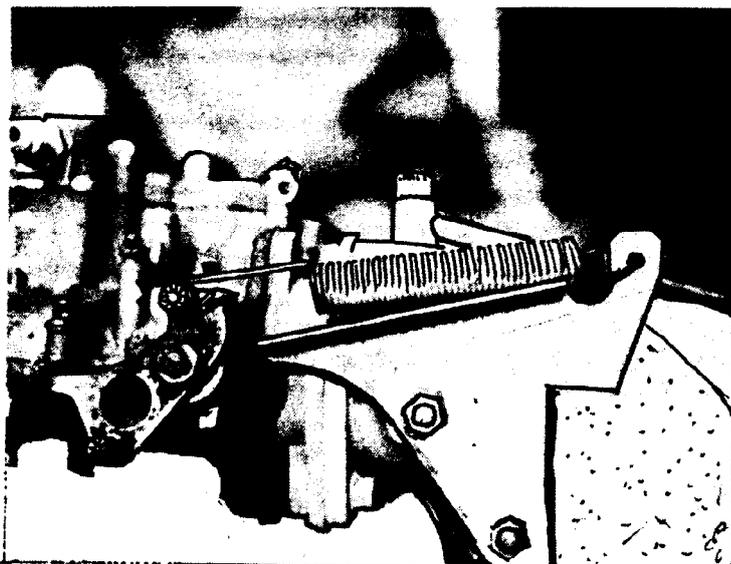
- 5) Régler la vis de butée de pleine ouverture de telle sorte que les papillons soient parfaitement en ligne en position pleine ouverture avec les conduits suivant le dessin ci-contre.



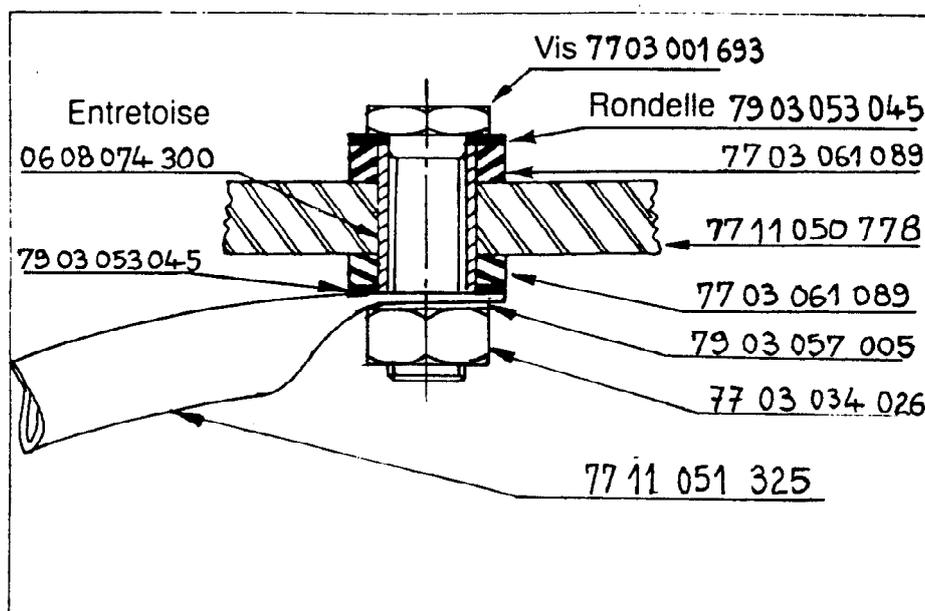
- 6) Sur la tubulure côté culasse et côté volant, aménager sur la partie reliant les conduits 1 et 2 un passage à la lime 1/2 ronde pour le passage du tube de jauge suivant le dessin ci-dessous.



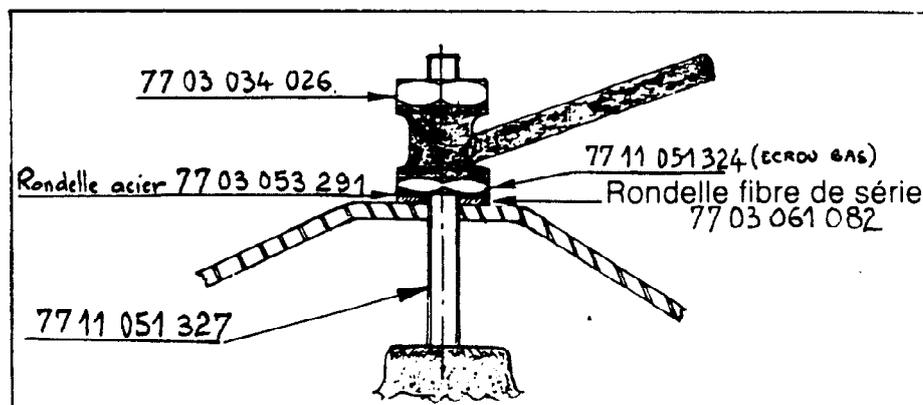
- 7) Monter sur les 2 bossages fléchés sur la photo 2 goujons 77 03 027 092 collés à la loctite forte.
- 8) Monter la plaque arrêt de gaine support de ressort de rappel 2 écrous 77 11 051 326.
- 9) Monter le ressort de rappel du levier de commande de l'accélérateur et vérifier que le fonctionnement des papillons se fait sans coincement.



- 10) Monter sur la culasse 8 goujons 77 03 027 081 collés à la loctite forte.
- 11) Monter sur la tubulure la rampe de carburateurs serrée par 8 écrous Réf. 77 11 051 198.
- 12) Monter sur la culasse les joints papier, la tubulure et serrer avec 8 écrous 77 11 051 198.
- 13) Monter le support suivant le croquis ci-dessous côté tubulure et sur la vis haute de fixation du support moteur côté bossage de l'allumeur



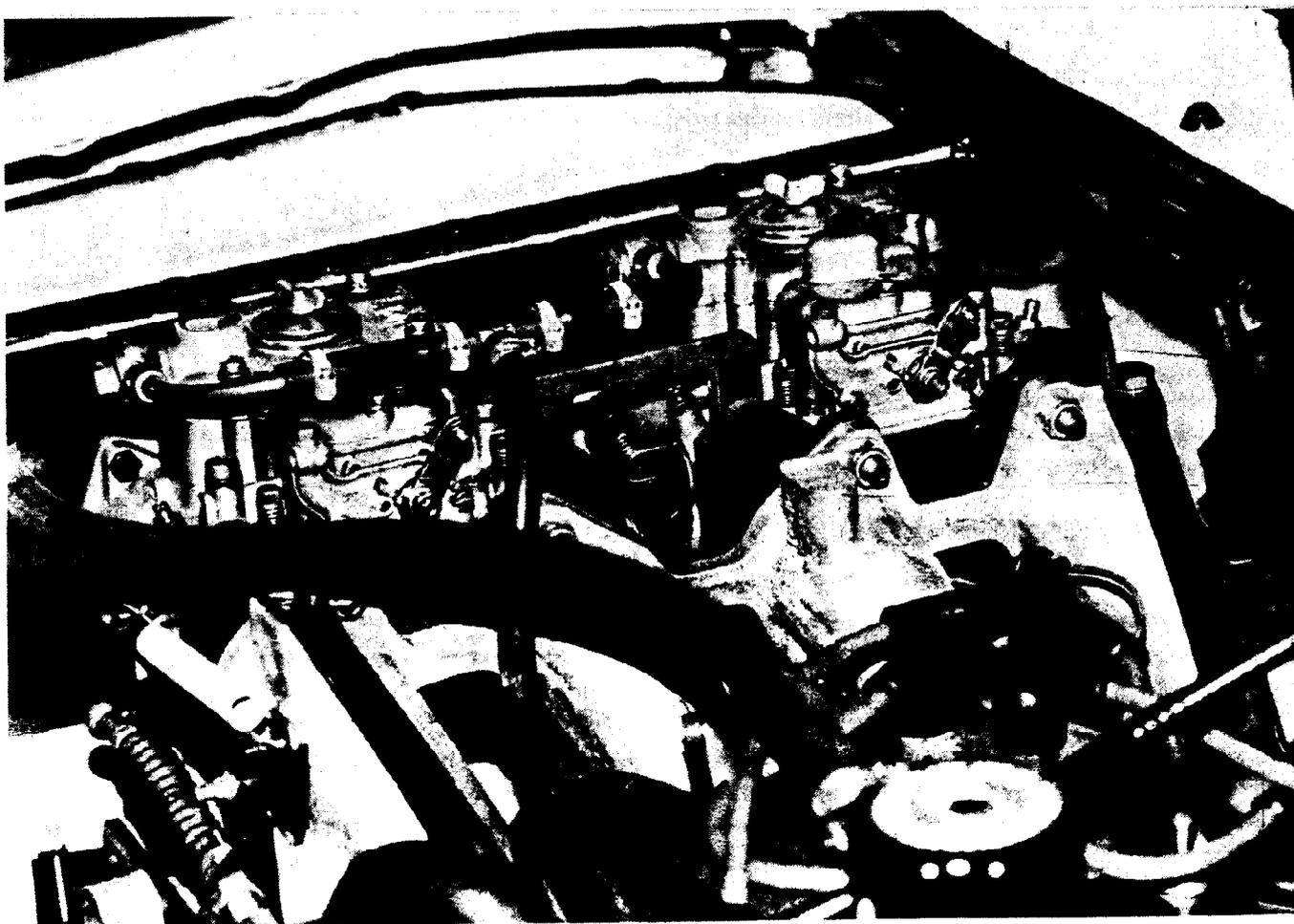
- 14) Retirer la vis côté volant et la vis centrale du cache culbuteurs et les remplacer par les tiges filetées M8 collées suivant le dessin ci-dessous.



Serrer les écrous bas et la vis au couple de 1 mkg, mettre en place les tirants suivant le dessin ci-dessus sur les tiges filetées, serrés par les écrous indesserrables et côté tubulure par 2 vis 77 03 009 054 et 2 rondelles 79 03 057 013. (Voir Nota page suivante)

NOTA : Veuillez à ce que la tige filetée ne soit pas trop vissée et n'obture pas le circuit d'huile dans le chapeau de palier côté accouplement.

- 15) Mettre en place sur les carburateurs les joints 77 00 531 325 (R12 G).
- 16) Monter le filtre à air sur les carburateurs.
- 17) Monter les 4 trompettes et les 4 brides serrées par 8 écrous Réf. 77 03 034 008.
- 18) Agraffer le couvercle et sa mousse.
- 19) Relier le filtre à air et l'embout du reniflard du cache-culbuteurs par : côté filtre à air, un embout (R12 G) 77 00 545 855, un écrou 79 03 032 074 et 2 rondelles 77 03 061 041, une durite  $\varnothing$  13 int. du type HB 5110 longueur 42 cm et 2 colliers 77 01 400 358.



K I T 1 3 0 C V

=====

NOTICE DE MONTAGE DES CARBURATEURS DOUBLE CORPS

DEMONTÉ sur la voiture les pièces suivantes :

les phares, le capot moteur, le filtre à air, l'alternateur et son support, les fils d'allumeur en les repérant, la durite de réchauffage du carburateur, les câbles d'accélérateur et de starter, la tubulure admission et la pompe à essence mécanique. Ne pas oublier de boucher son tuyau de retour au réservoir.

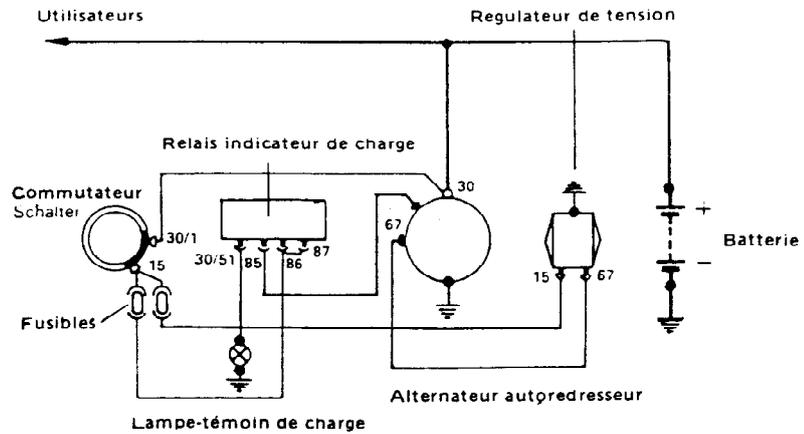
MONTÉ sur le moteur les pièces suivantes :

ALTERNATEUR 75 AMPERES

- 1) Monter sur la culasse le support alternateur Renault-Sport avec les 2 vis M8 x 30 d'origine et la vis CHC M8 x 45 Réf. 77 11 051 265. Prendre soin de protéger la durite par du scotch toilé côté pompe à eau, à proximité du support alternateur.
- 2) Monter l'alternateur 75 Ampères à l'aide de la vis 77 11 050 817 et des écrous et rondelles de série.
- 3) Monter la courroie 77 01 348 228 et la patte tendeur Renault-Sport avec la visserie d'origine.
- 4) Tendre la courroie en mesurant la flèche qui doit être comprise entre 3 à 5 mm.
- 5) Installer le régulateur spécial sur l'aile placé sur un amortisseur de vibration tel qu'une plaque de caoutchouc.

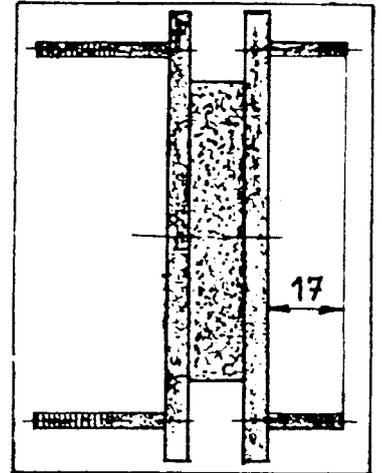
6) Faire le branchement suivant le croquis ci-dessous.

Nota - Modifier le passage des durites eau et huile : nouveau passage sous la traverse au lieu du dessus.



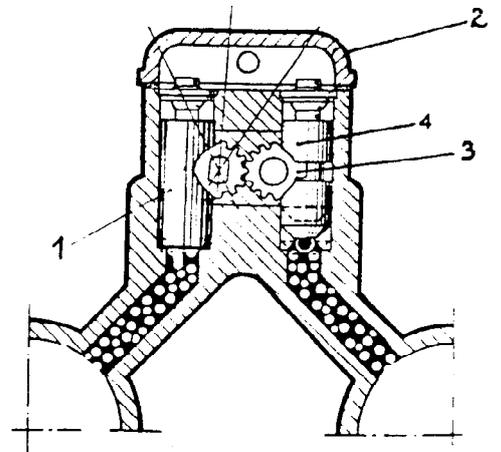
## PREPARATION DU MONTAGE DES CARBURATEURS

- 1) Raccourcir sur les 2 brides souples 8 goujons à 17 mm suivant le croquis ci-contre.



- 2) Sur les carburateurs, déposer le dessus de cuve (2), les pistons (4). Déposer les plaques de commande et couper les ergots (3) de commande des pistons suivant le dessin.

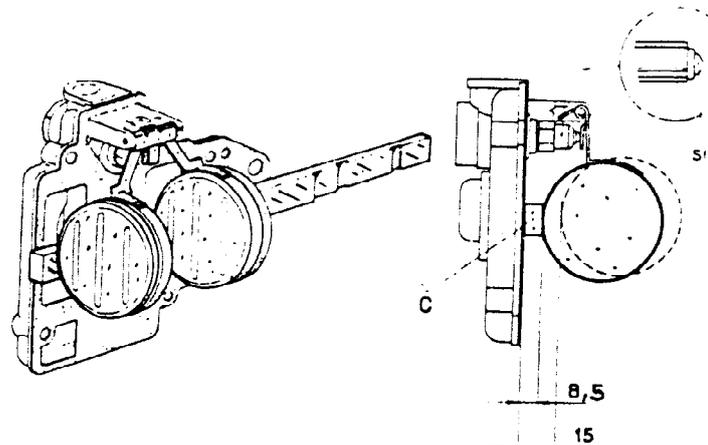
Emmancher des bouchons (1) en alu 77 11 051 328 à la place des pistons de starter. Reposer les plaques de commande.



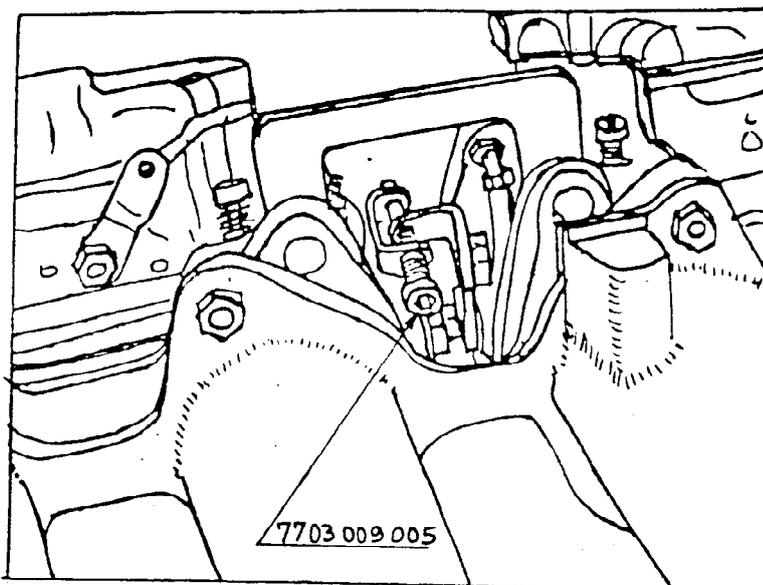
Régler le niveau de cuve à l'aide d'une cale (C) de 8,5 mm  $\pm$  0,3 suivant le croquis ci-contre.

Monter les buses du carburateur de 36, monter les centreurs 77 11 050 504 et les gicleurs du kit 130 CV.

Reposer le dessus de cuve.



Changer et inverser la vis de synchronisation sur le levier entre les carburateurs suivant le croquis ci-dessous.



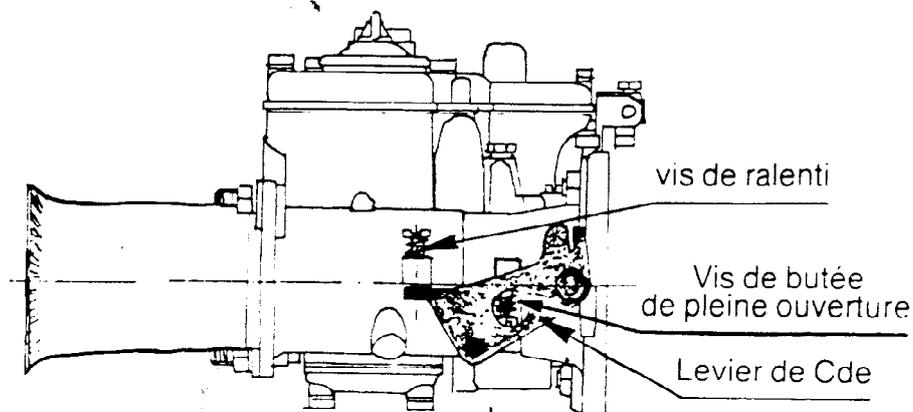
L'opération consiste à tarauder le trou lisse  $\varnothing 5$  au  $\varnothing M6 \times 100$  et à contre percer l'ancien trou  $\varnothing 5$  au  $\varnothing 5,1$ .

Supprimer l'ancienne butée de pleine ouverture et l'ancienne rotule de commande suivant le croquis ci-dessous.

1<sup>re</sup> partie à supprimer



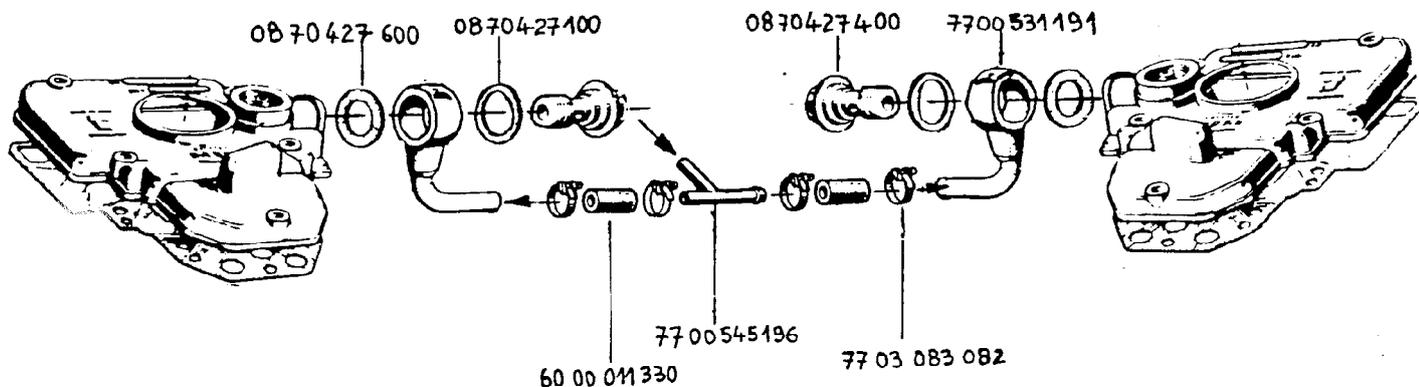
2<sup>re</sup> partie à supprimer



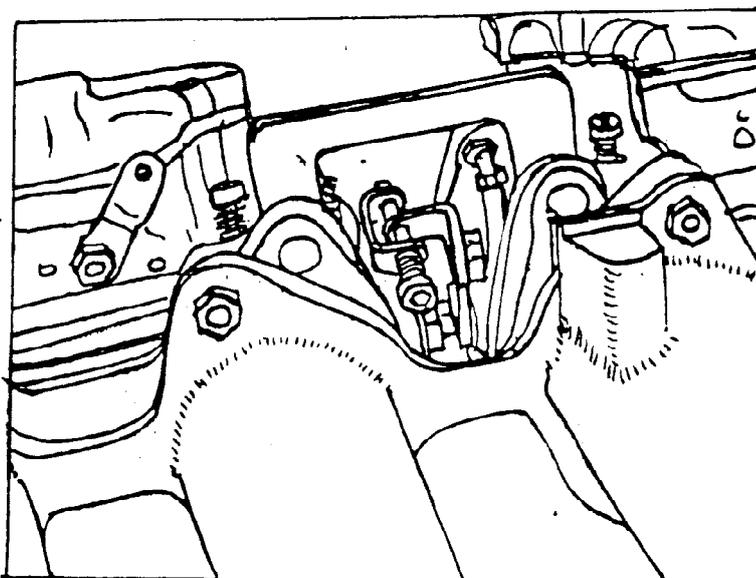
Monter le levier de commande en bout des carburateurs côté volant. Monter la vis de butée de pleine ouverture (récupérée sur l'ancienne butée) derrière le levier de commande, suivant le croquis ci-dessus.

### MONTAGE DES CARBURATEURS

- 1) Monter sur les carburateurs tout le système alimentation d'essence en bout du tuyau provenant de la pompe à essence électrique suivant le croquis ci-dessous.

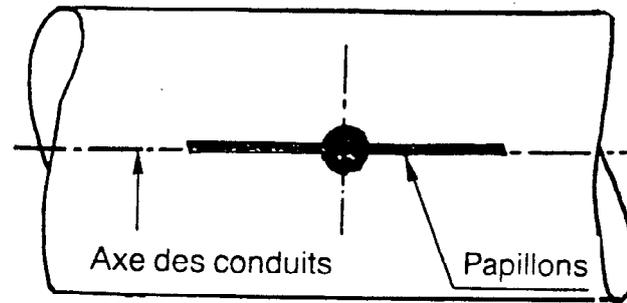


- 2) Monter les brides souples sur les carbus avec les goujons longs côté carburateurs, assemblées avec 8 rondelles 79 03 053 043 et 8 écrous Nylstop 77 03 034 026.
- 3) Monter la plaque de liaison sous les carburateurs.

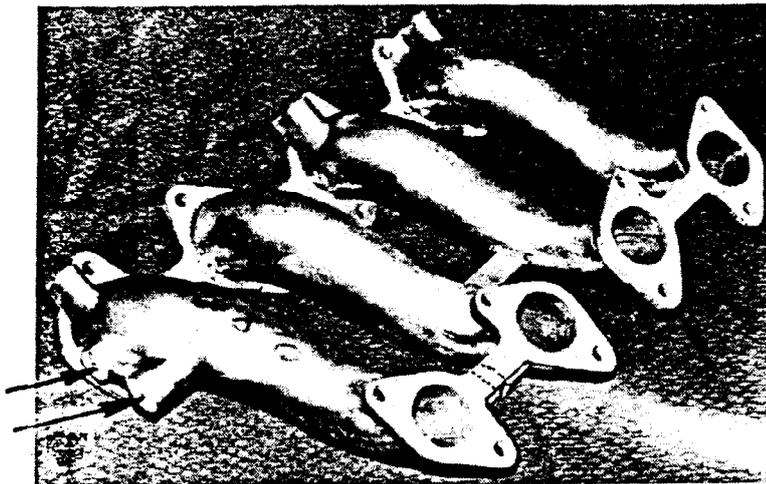


- 4) Monter le pontet entre les carburateurs au dessus du système de synchro suivant le dessin ci-dessous.

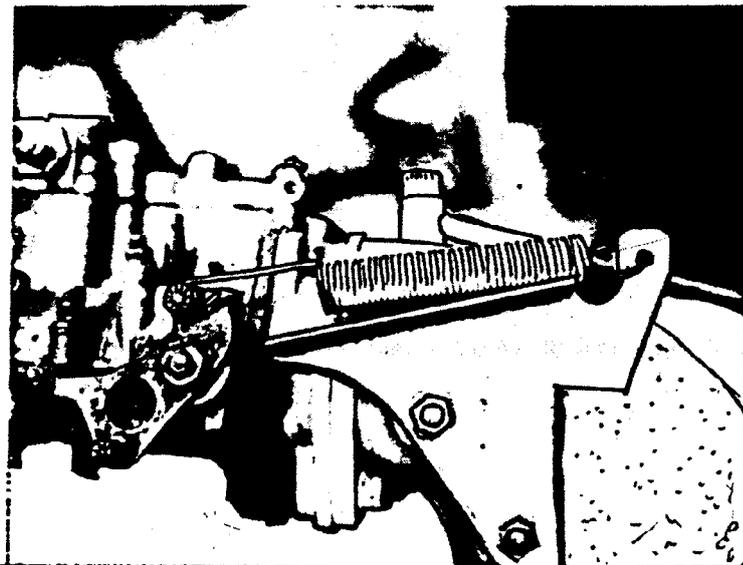
- 5) Régler la vis de butée de pleine ouverture de telle sorte que les papillons soient parfaitement en ligne en position pleine ouverture avec les conduits suivant le dessin ci-contre.



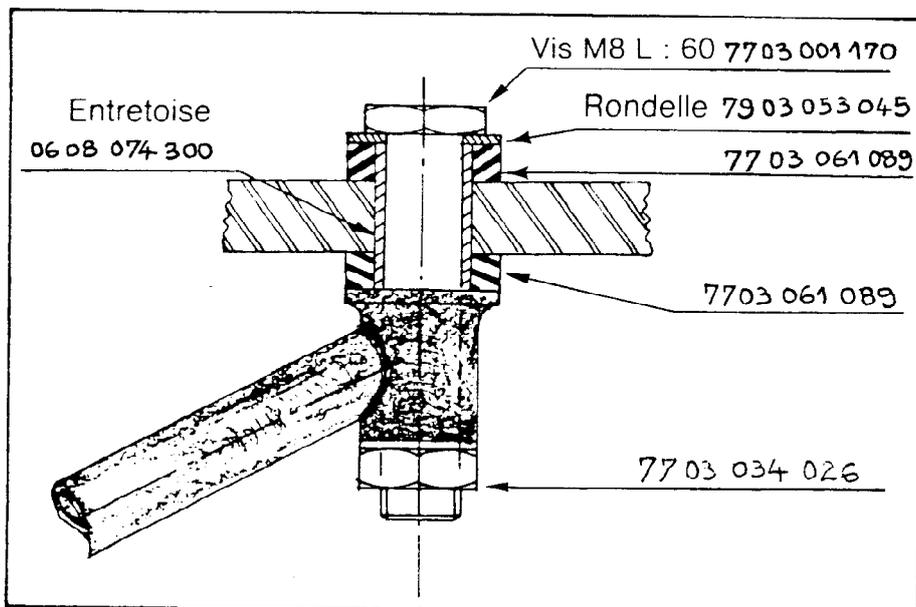
- 6) Sur la tubulure côté culasse et côté volant, aménager sur la partie reliant les conduits 1 et 2 un passage à la lime 1/2 ronde pour le passage du tube de jauge suivant le dessin ci-dessous.



- 7) Monter sur les 2 bossages fléchés sur la photo 2 goujons 77 03 027 092 collés à la loctite forte.
- 8) Monter la plaque arrêt de gaine support de ressort de rappel 2 écrous 77 11 051 326.
- 9) Monter le ressort de rappel du levier de commande de l'accélérateur et vérifier que le fonctionnement des papillons se fait sans coincement.



- 10) Monter sur la culasse 8 goujons 77 03 027 081 collés à la loctite forte.
- 11) Monter sur la tubulure la rampe de carburateurs serrée par 8 écrous 77 11 059 198.
- 12) Monter sur la culasse les joints papier, la tubulure et serrer avec 8 écrous 77 11 051 198.
- 13) Monter à la place de la pompe à essence mécanique la plaque obturatrice avec son joint.

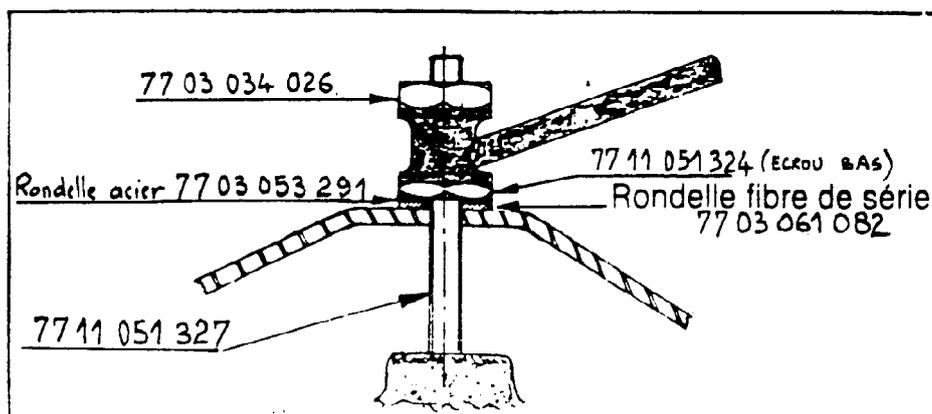


- 14) Sur la plaque de pompe à essence, monter le support de carburateur serré par 3 vis 77 03 001 498 et 3 rondelles 79 03 057 005.

**NOTA IMPORTANT** - En version Kit 130 CV, il est nécessaire de monter le système de descente d'huile Renault 5 Gr. 2, le dégazage du carter d'huile R5 Gr. 2 et le bloc bagué R5 Gr. 2.

- 15) Assembler le support carburateur suivant croquis ci-dessus côté tubulure.

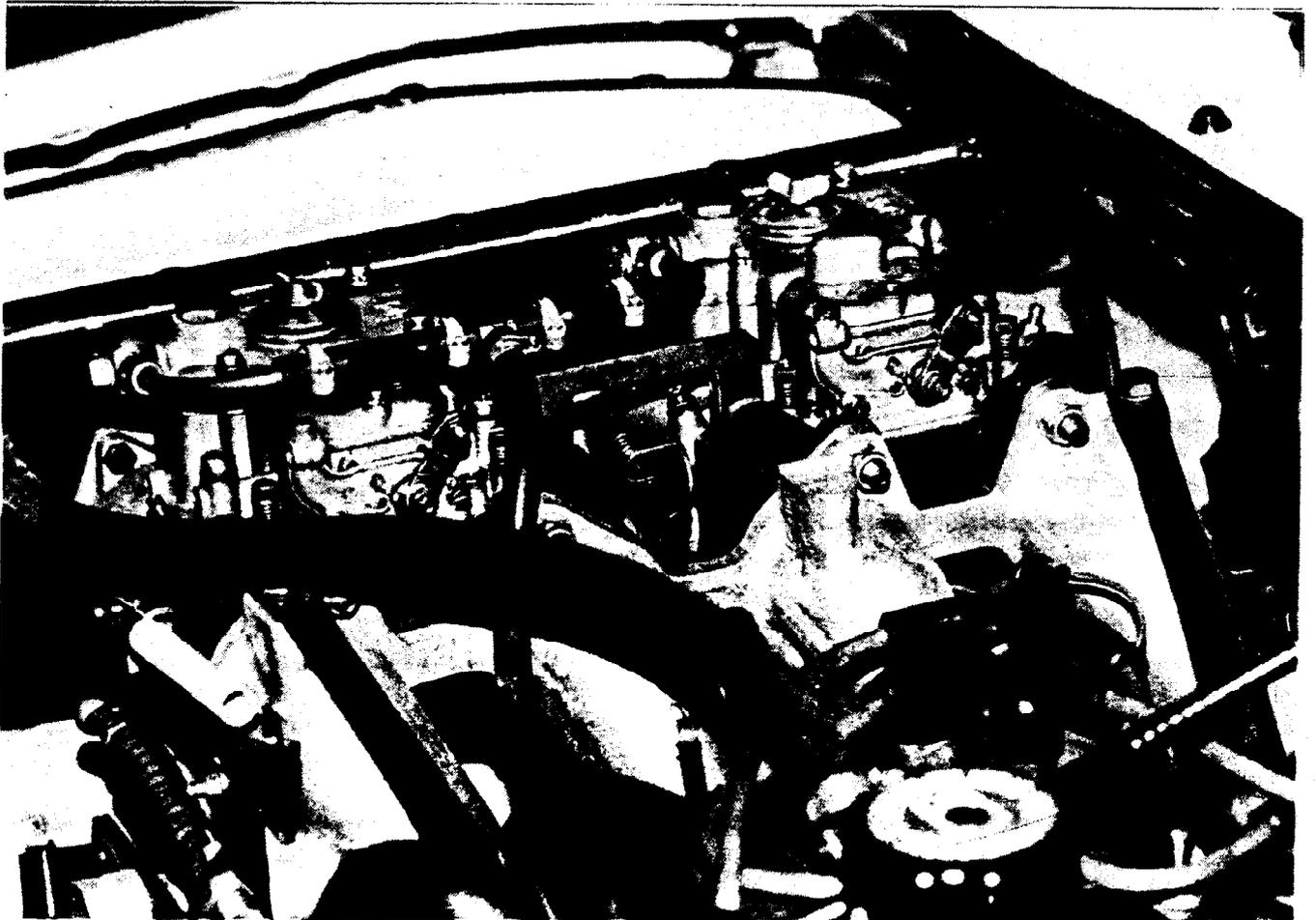
Retirer la vis côté volant et la vis centrale du cache culbuteur et les remplacer par les tiges filetées M8 collées suivant le dessin ci-dessous. (Voir Nota page suivante)



NOTA : Veillez à ce que la tige filetée ne soit pas trop vissée et n'obture pas le circuit d'huile dans le chapeau de palier côté accouplement.

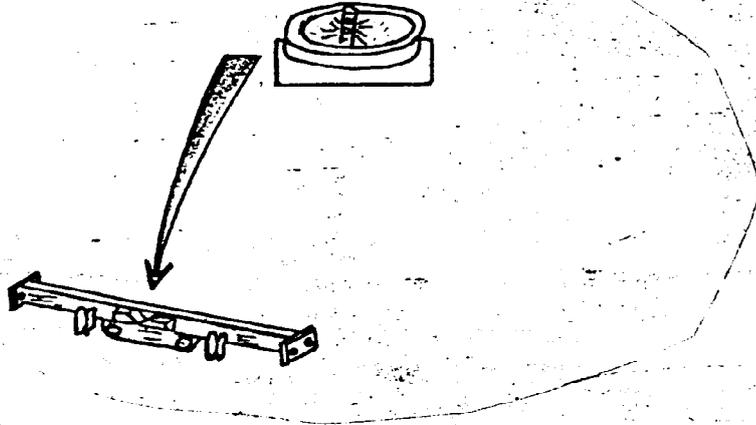
Serrer les écrous bas et la vis au couple de 1 m/kg, mettre en place les tirants suivant le dessin ci-dessus sur les tiges filetées, serrés par les écrous indesserrables et côté tubulure par 2 vis 77 03 009 054 et 2 rondelles 79 03 057 013.

- 15) Mettre en place sur les carburateurs les joints 77 00 531 325 (R12 G)
- 16) Monter le filtre à air sur les carburateurs.
- 17) Monter les 4 trompettes et les 4 brides serrées par 8 écrous Réf. 77 03 034 008.
- 18) Agrafier le couvercle et sa mousse.
- 19) Relier le filtre à air et l'embout de reniflard du cache-culbuteurs par, côté filtre à air, un embout (R12 G) 77 00 545 855, un écrou 79 03 032.074 et 2 rondelles 77 03 061 041, une durite Ø 13 int. du type HB 5110, longueur 42 cm et 2 colliers Réf. 77 01 400 358.



FILTRE A HUILE

Fixer sur la barre anti-rapprochement le support de la cartouche de filtre à huile selon le schéma ci-dessous :



RENAULT 5 GROUPE 2  
=====

RADIATEUR MIXTE EAU-HUILE

MONTAGE RADIATEUR MIXTE EAU-HUILE

1) DEPOSER, après vidange du circuit d'eau :

- . le capot moteur
- . la calandre
- . la traverse support de calandre
- . le vase d'expansion
- . la batterie
- . le radiateur et les durites.

2) REPOSE :

- . Fixer la traverse support de radiateur sur le chassis par 2 vis HM8 x 25 Réf. 77 03 001 162.
- . Capitonner l'intérieur de la traverse avec de la mousse adhésive épaisseur 2 mm.
- . Placer le radiateur dans sa traverse support. Percer 2 trous Ø 6,5 mm dans les côtés d'auvent gauche et droit en face des pattes de fixation du radiateur.
- . Monter les silent blocs dans les côtés d'auvent avec 4 écrous Réf. 79 03 032 010 et 4 rondelles 7903 053 028.
- . Sur les côtés d'auvent, sous les silent blocs et jusqu'à la traverse support de radiateur, coller de la mousse d'étanchéité d'épaisseur environ 1 cm.
- . Fixer les hélices viroles sur les groupes moto ventilateurs par 2 écrous 77 01 013 271.
- . Fixer les moto ventilateurs sur les paniers avec 6 écrous M6 Nylstop 77 03 034 008 et 6 rondelles 79 03 053 028.
- . Percer un trou de Ø 6,5 mm dans le radiateur à 25 mm de chaque arête supérieure gauche.

. Fixer les paniers par 4 vis M6 x 20 Réf. 77 03 001 122, 10 rondelles Réf. 79 03 053 028 et 6 écrous Nylstop 77 03 034 008.

CIRCULATION D'HUILE

- 1) Couper préalablement les 3 durites aux dimensions indiquées sur le schéma.
- 2) Equiper les durites de leurs embouts droits ou coudés selon le schéma.
- 3) Fixer le support de cartouche de filtre à huile sur la barre anti-rapprochement.
- 4) Faire passer sous la barre anti-rapprochement les 2 durites de longueur 41 et 77 cm et les attacher à celle-ci à l'aide d'un collier plastique.
- 5) Procéder au serrage de l'ensemble des constituants de la circulation d'huile.

CIRCULATION D'EAU

Adapter les durites de série au montage du radiateur mixte en les coupant aux dimensions suivantes :

- . Côté échappement : 1) durite calorstat : 30 cm  
2) durite entrée dans radiateur : 25 cm

Raccorder ces 2 durites au tube équipé du bouchon de remplissage.

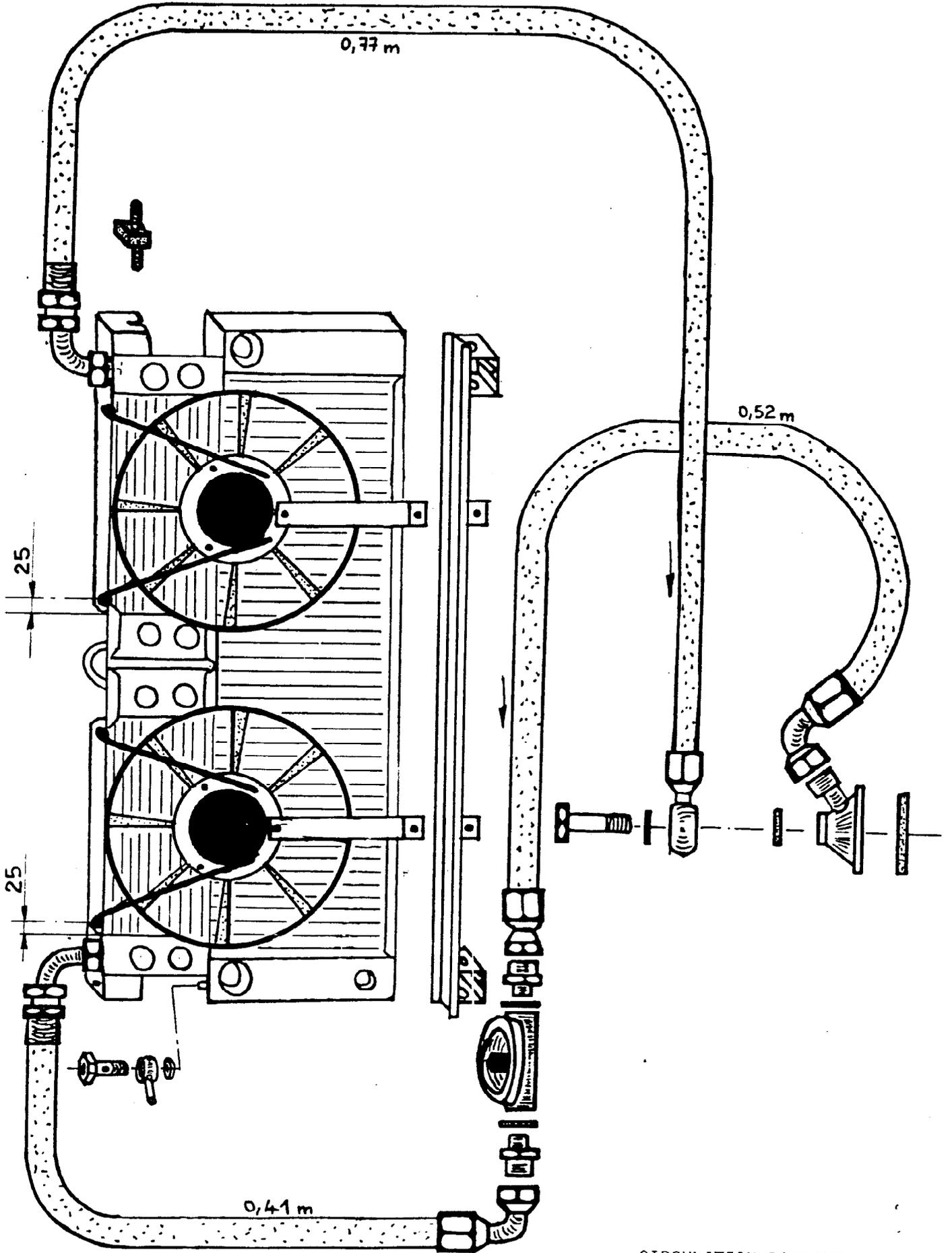
- . Côté admission : 1) durite sortie radiateur : 20 cm  
2) durite entrée pompe à eau : 10 cm

Raccorder ces 2 durites au second tube d'eau.

VASE D'EXPANSION

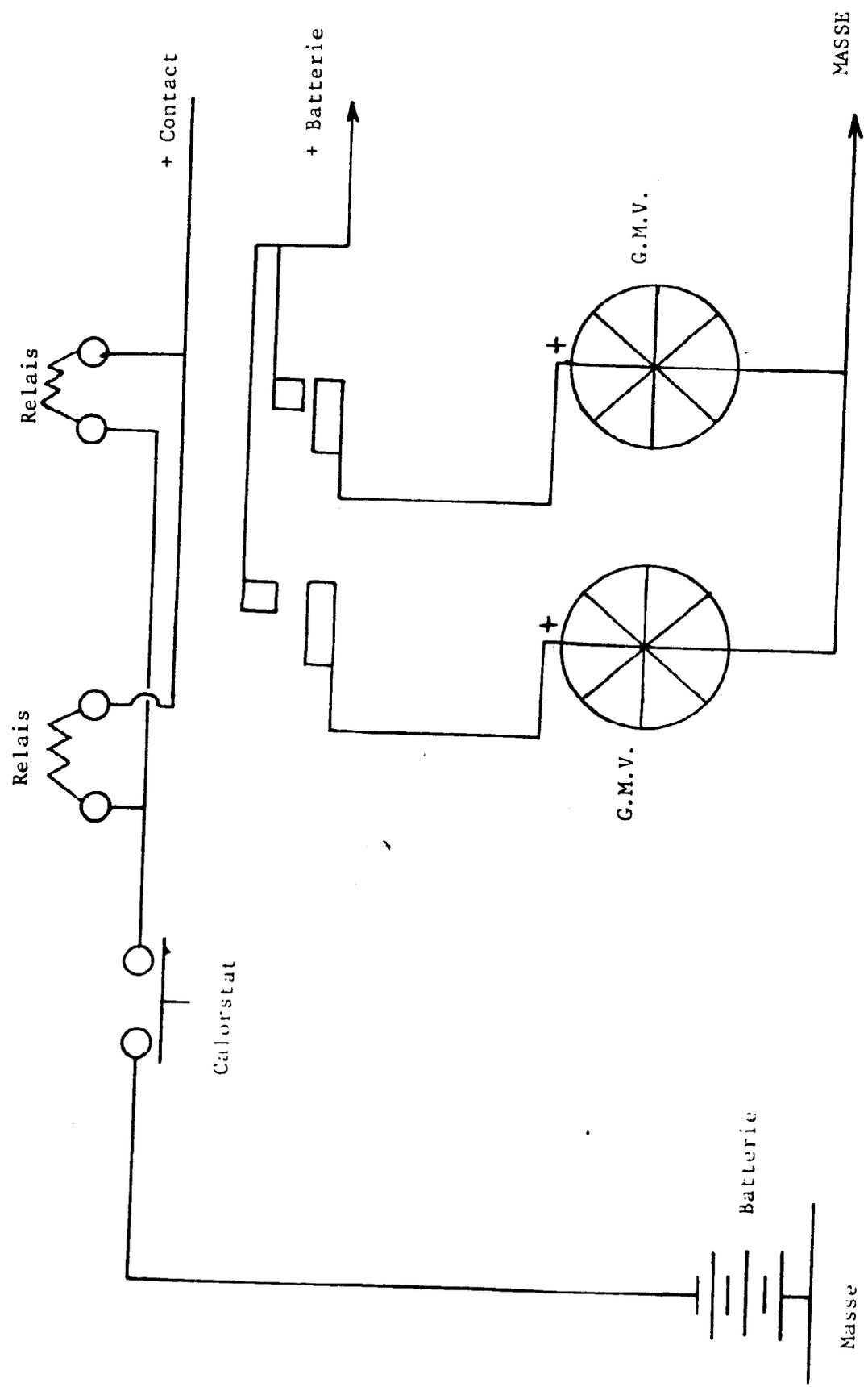
- 1) Déplacer les 4 relais de 10 cm en direction de la boîte à air.
- 2) Fixer le vase d'expansion entre les relais et le radiateur.
- 3) Relier le vase à l'embout du radiateur.
- 4) Compléter et purger le circuit de refroidissement.

NOTA : Il est possible de monter un seul groupe moto ventilateur plat Renault-Sport côté carburateur et monter le groupe moto ventilateur d'origine côté échappement.



CIRCULATION D'HUILE

SCHEMA D'ALIMENTATION DE 2 GROUPES MOTO-VENTILATEURS



GRAISSAGE - DEGAZAGE - CIRCULATION D'HUILE

=====

VOITURE DE BASE : R 5 COUPE / R 5 ALPINE SERIE

MOTEUR : KIT 110 CV

## GRAISSAGE - DEGAZAGE - CIRCULATION D'HUILE

=====

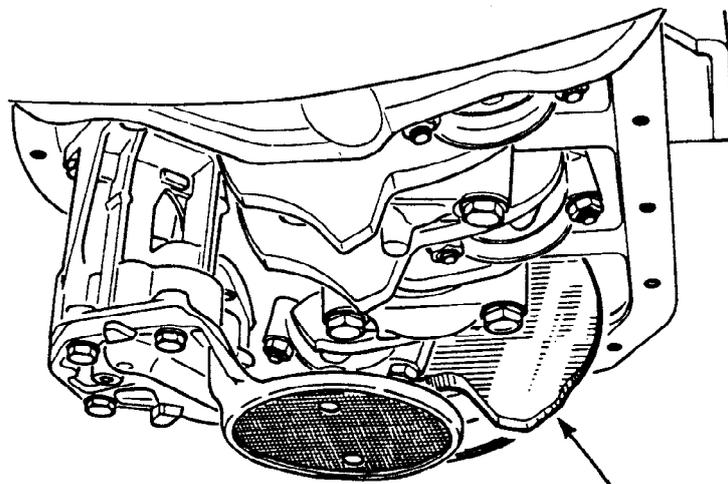
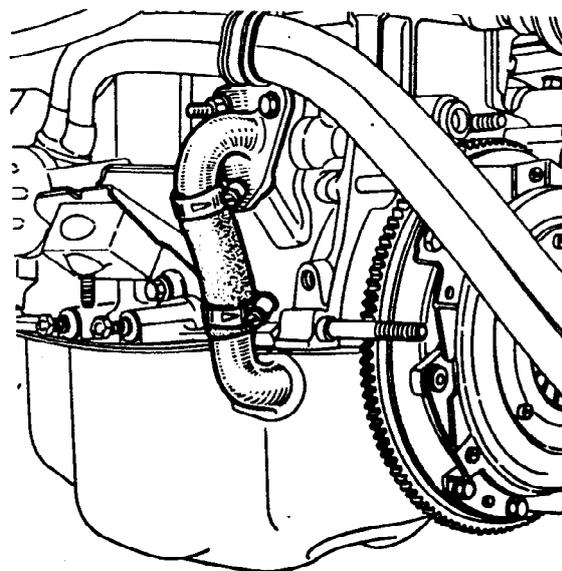
VOITURE DE BASE : R 5 COUPE/R 5 ALPINE SERIE

MOTEUR : KIT 110 CV

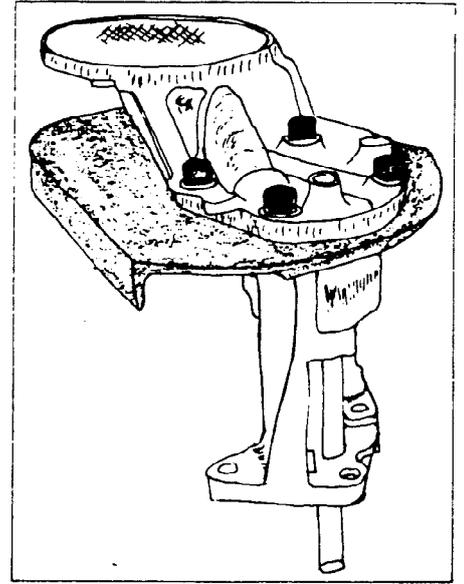
Nota : Avec R 5 Alpine série, prévoir les pièces du système de descente d'huile de R 5 Coupe et faire les montages suivants :

GRAISSAGE ET DEGAZAGE

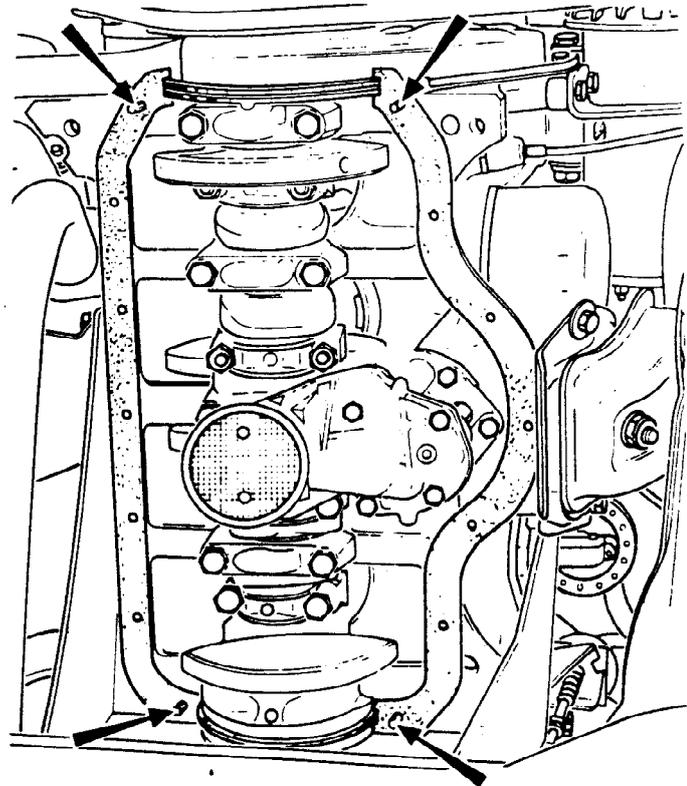
- 1) Démonter les pièces suivantes sur le véhicule :
  - . la barre stabilisatrice Avant avec ses 2 paliers, et l'axe d'amortisseur gauche,
  - . les colliers sur durite de descente d'huile,
  - . le carter d'huile et toutes ses vis de fixation
- 2) Respecter l'orientation des contrepoids du vilebrequin suivant croquis
- 3) Enlever les joints et nettoyer leurs emplacements.
- 4) Démonter le crépine.
- 5) Monter l'entretoise de crépine suivant le croquis, la crépine de série et serrer l'ensemble par 4 vis 77 03 001 123



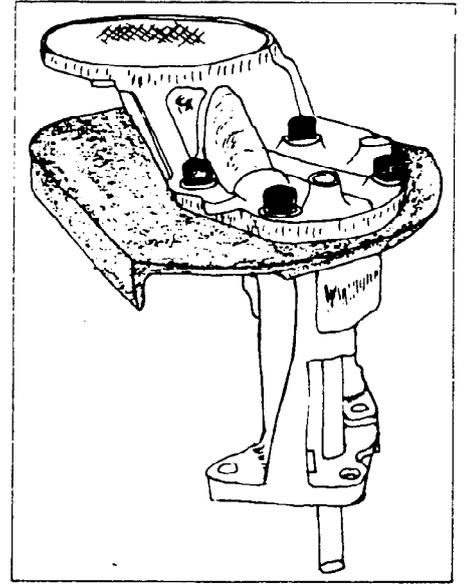
- 6) Dans le carter d'huile R 5 Coupe, enlever le déflecteur d'huile et le remplacer par le spécial Renault-Sport, avec les petits volets.
- 7) S'assurer que tous les volets du déflecteur s'ouvrent et se ferment sans aucun frottement.
- 8) Mettre en place :
  - . les joints de caoutchouc des paliers,
  - . les joints latéraux, les extrémités enduites de CAF 33 ou SILOCOMET.
- 9) Maintenir les joints latéraux avec 4 goujons vissés aux extrémités du carter cylindre.



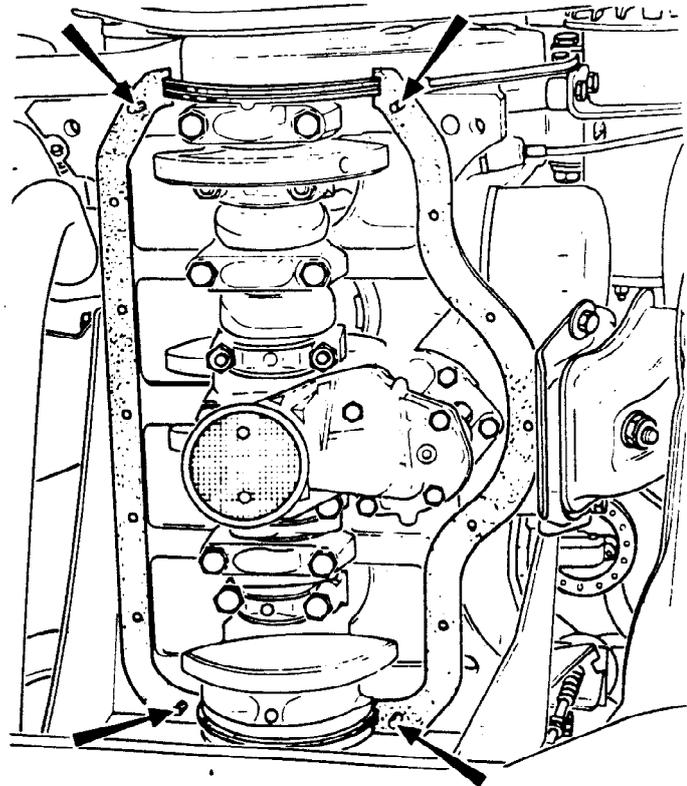
- 10) S'assurer que les contrepoids du vilebrequin sont toujours en bonne position.
- 11) Mettre en place le carter inférieur en faisant attention de ne pas déplacer les joints.
- 12) Mettre en place les vis et les bloquer.
- 13) Faire le plein d'huile.
- 14) Reposer la barre stabilisatrice et l'axe d'amortisseur gauche.



- 6) Dans le carter d'huile R 5 Coupe, enlever le déflecteur d'huile et le remplacer par le spécial Renault-Sport, avec les petits volets.
- 7) S'assurer que tous les volets du déflecteur s'ouvrent et se ferment sans aucun frottement.
- 8) Mettre en place :
  - . les joints de caoutchouc des paliers,
  - . les joints latéraux, les extrémités enduites de CAF 33 ou SILOCOMET.
- 9) Maintenir les joints latéraux avec 4 goujons vissés aux extrémités du carter cylindre.

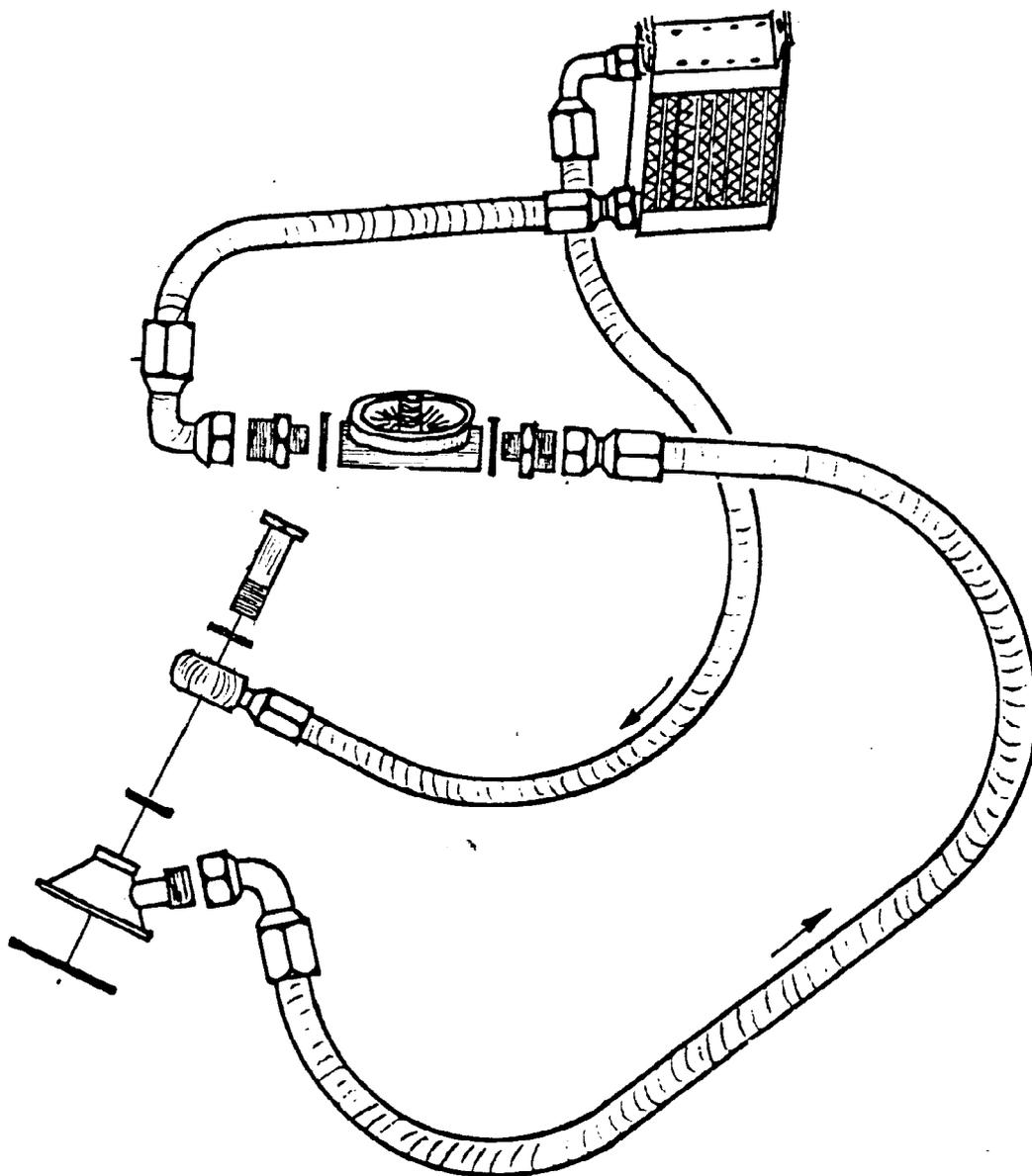


- 10) S'assurer que les contrepoids du vilebrequin sont toujours en bonne position.
- 11) Mettre en place le carter inférieur en faisant attention de ne pas déplacer les joints.
- 12) Mettre en place les vis et les bloquer.
- 13) Faire le plein d'huile.
- 14) Reposer la barre stabilisatrice et l'axe d'amortisseur gauche.



CIRCULATION D'HUILE

- 1) La circulation d'huile du type R 5 Coupe est conservée.
- 2) Sinon, faire le montage type R 5 Groupe 2, suivant le croquis ci-dessous.



**ECHAPPEMENT**

=====

DEMONTAGE

- 1) Tout l'échappement d'origine.
- 2) Le carénage du réservoir d'essence.

MODIFICATIONS

- 1) Agrandir le passage du tuyau de sortie de collecteur dans le côté d'auvent gauche.
- 2) Obturer l'ancien passage à l'aide d'une plaque d'aluminium popée.
- 3) Limer partiellement la patte de fixation du flexible de frein du bras AR gauche.
- 4) Inverser la vis de fixation du palier de barre anti roulis droite (tête de vis côté intérieur de roue).
- 5) Exécuter dans le bouclier AR une découpe, la plus faible possible, pour le passage du pot.

REMONTAGE

- 1) Positionner le joint de collecteur sur la culasse.
- 2) Monter le collecteur, le fixer avec les rondelles et écrous d'origine.
- 3) Fixer le joint entre le collecteur et la fourche.
- 4) Fixer la fourche sur le collecteur, à l'aide de 4 vis M8 x 30 Réf. 77 03 001 373, et 8 écrous-contre écrous Ø 8 Réf. 79 03 032 018.
- 5) Assembler tubes et pot à l'aide des 3 colliers-3 vis M8 x 30 Réf. 77 03 001 373 et 6 écrous-contre écrous Réf. 79 03 032 018/
- 6) Fixer l'échappement à la caisse par les 5 silent blocs, 10 rondelles Ø 8, Réf. 77 03 053 037 et 10 écrous Ø M8 Nylstop Réf. 77 03 034 026.
- 7) Remonter le carénage au réservoir d'essence.

MONTAGE DU PALIER DE DIRECTION EN BRONZE

=====

## MONTAGE DU PALIER DE DIRECTION EN BRONZE

1. Palier anti-bruit 77 11 050 839 en bronze
2. Circlips d'arrêt de série

### DEPOSE

Placer l'avant du véhicule sur chandelles et déposer la roue côté du palier anti-bruit.

Immobiliser la crémaillère en rotation (méplat en bout de celle-ci) et desserrer l'écrou de blocage de l'embout.

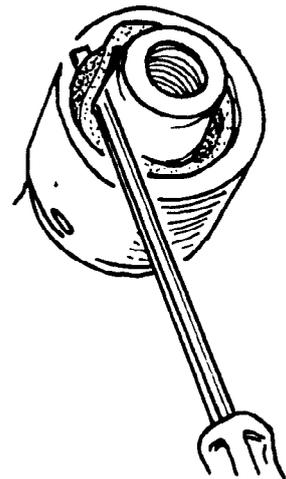
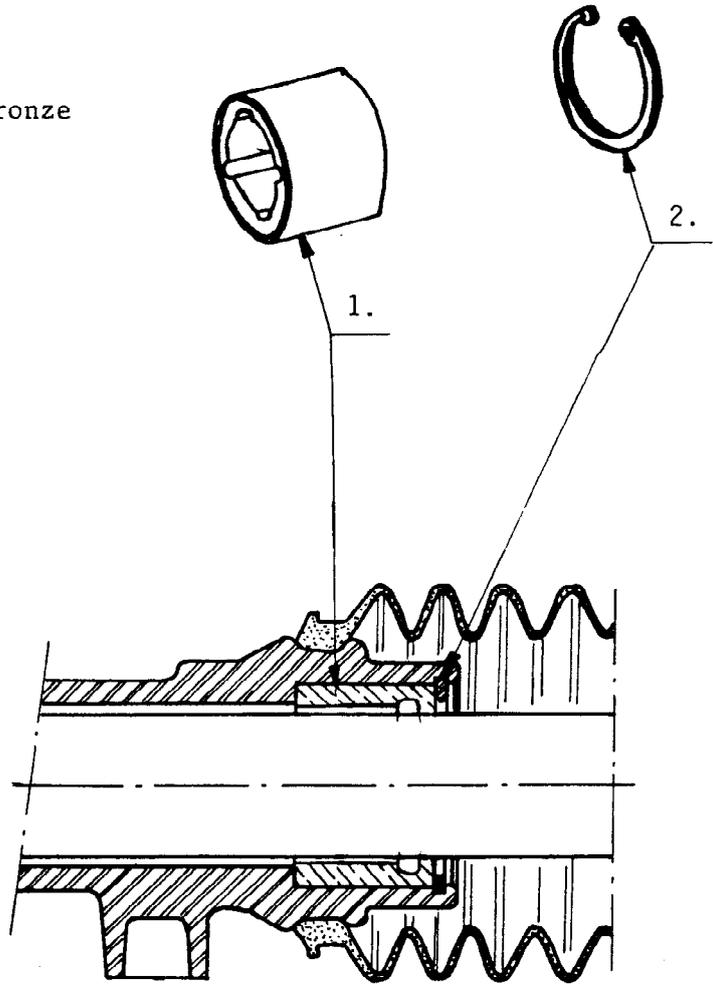
Déposer :

- la biellette de direction (extracteur T. Av. 476)
- l'embout de crémaillère en repérant le nombre de filets en prise (compter les tours), afin de ne pas avoir à régler le parallélisme.
- le soufflet de crémaillère.

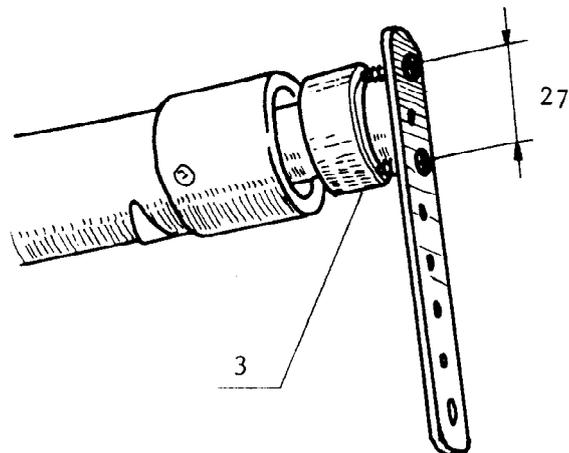
Braquer la direction à fond, de façon à ce que la crémaillère ne dépasse plus du boîtier.

Déposer le circlips et la rondelle.

Dégager la bague élastique à l'aide d'un tournevis.



A l'aide d'un fer plat percé de deux trous de diamètre 4 mm à entraxe de 27 mm et de deux vis à tôle, diamètre 3 mm, vissées à travers le fer plat dans le palier anti-bruit 3, extraire le palier en braquant la direction.



### REPOSE

Nettoyer soigneusement la crémaillère et le logement du palier, les enduire de graisse Molykote BR 2.

Engager sur la crémaillère le palier en prenant garde de mettre les rainures côté pignon de direction et la gorge du côté du circlips 2, le palier anti-bruit usagé et visser provisoirement l'embout avec son contre-écrou sans le bloquer.

Braquer la direction pour faire pénétrer l'ensemble dans le boîtier jusqu'en butée.

Déposer l'embout de crémaillère et le palier usagé.

Vérifier que le palier est bien en place et que la gorge du circlips est totalement dégagée.

Placer le circlips d'arrêt.

S'assurer qu'il est bien en place dans sa gorge.

Dans le cas d'une direction premier modèle, il est nécessaire de monter la rondelle d'appui extérieure d'origine avant de mettre le circlips.

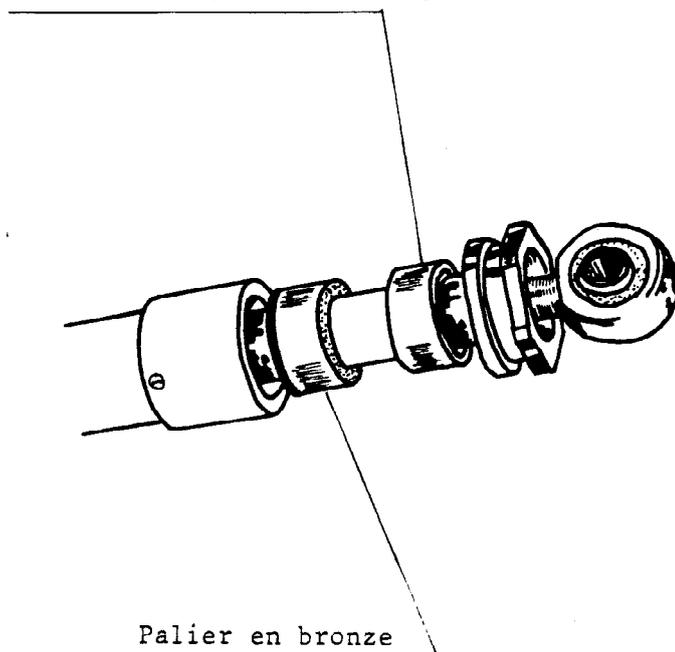
Emmancher le soufflet sur la crémaillère

Monter l'écrou de crémaillère dans la position repérée au démontage.

En cas de doute, il faudra contrôler et éventuellement régler le parallélisme.

Bloquer le contre-écrou en immobilisant la crémaillère en rotation par le méplat de son extrémité.

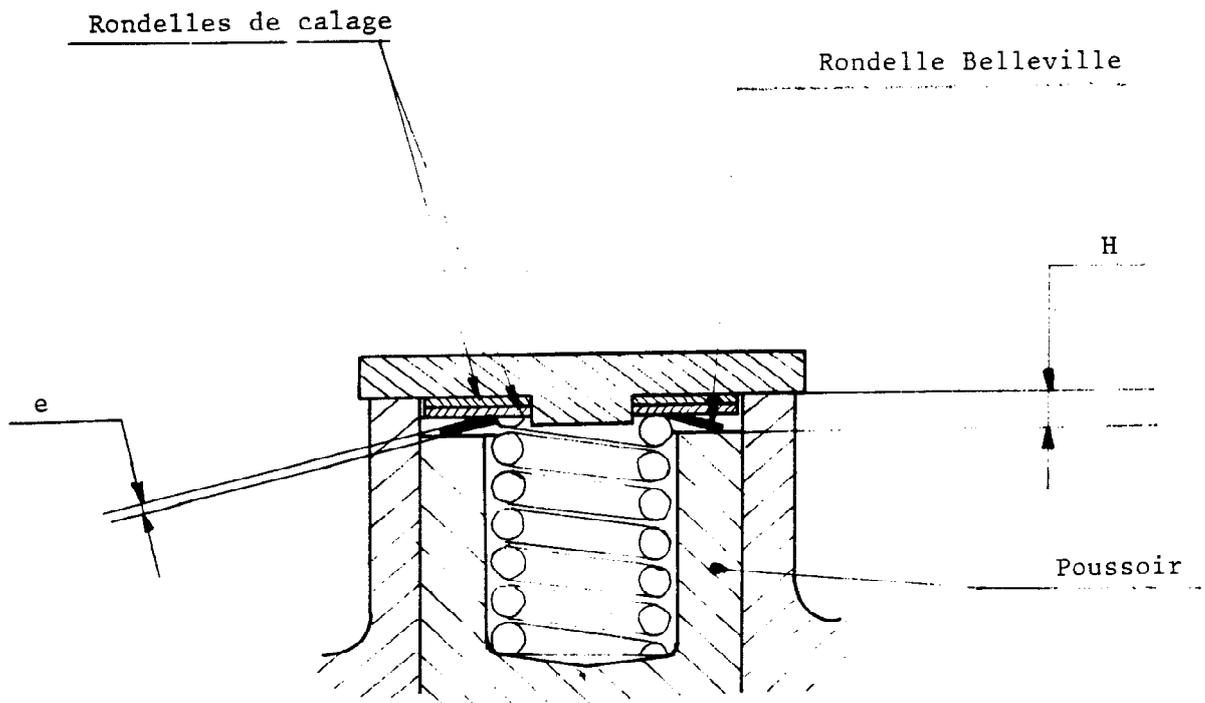
Ancien palier élastique conservé uniquement pour le montage.



DIRECTION

=====

REGLAGE DU POUSSOIR



Le réglage ne sera fait qu'après montage du palier en bronze sur la direction.

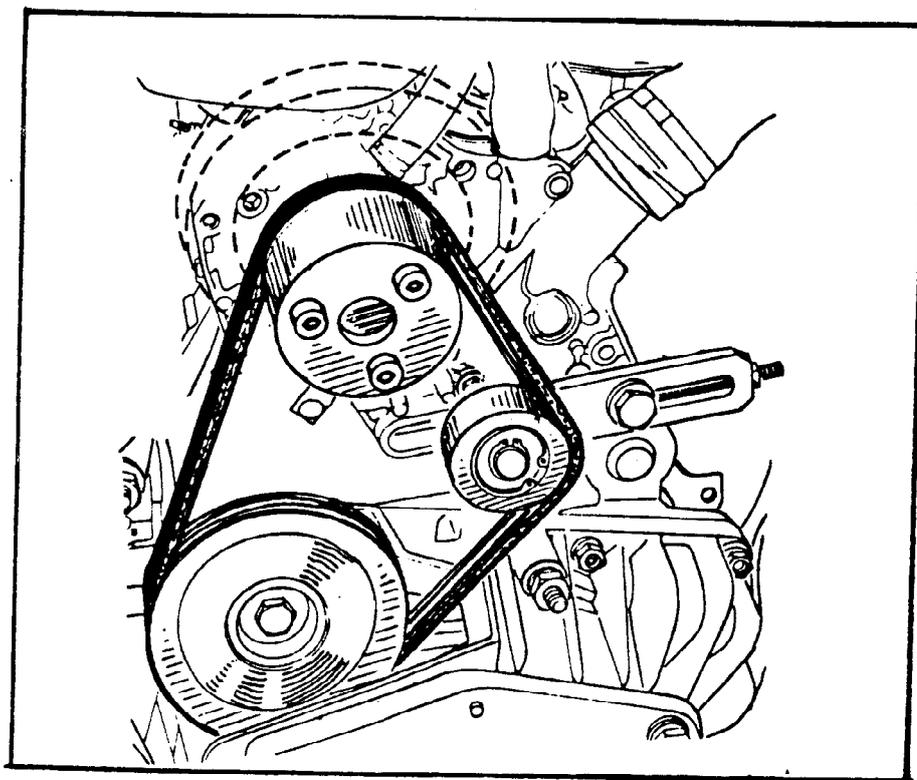
- 1 - Mettre le poussoir en appui sur le barreau de crémaillère
- 2 - Mesurer la cote H avec une jauge de profondeur.
- 3 - Déterminer une épaisseur de rondelles de calage (correspondante à la cote  $H + 0,05$  de contrainte) en déduisant l'épaisseur de la rondelle belleville mesurée suivant e.

Exemple :	Soit	H	=	1,50 mm	}	1,50	
		la contrainte	=	0,05 mm		+ 0,05	
		e	=	1,00 mm	)	- 1,00	
		Épaisseur cales à trouver					= 0,55 mm

Soit : 2 rondelles de calage épaisseur 0,20 mm  
1 rondelle de calage épaisseur 0,15 mm

NOTICE DE MONTAGE DE LA COURROIE POLY V

=====



NOTICE DE MONTAGE DE LA COURROIE POLY VI - Démontez sur la voiture les pièces suivantes :

- . le tendeur de courroie
- . la courroie d'alternateur et celle de la pompe
- . la poulie sur arbre à cames
- . la grande et la petite poulie sur la pompe à eau.

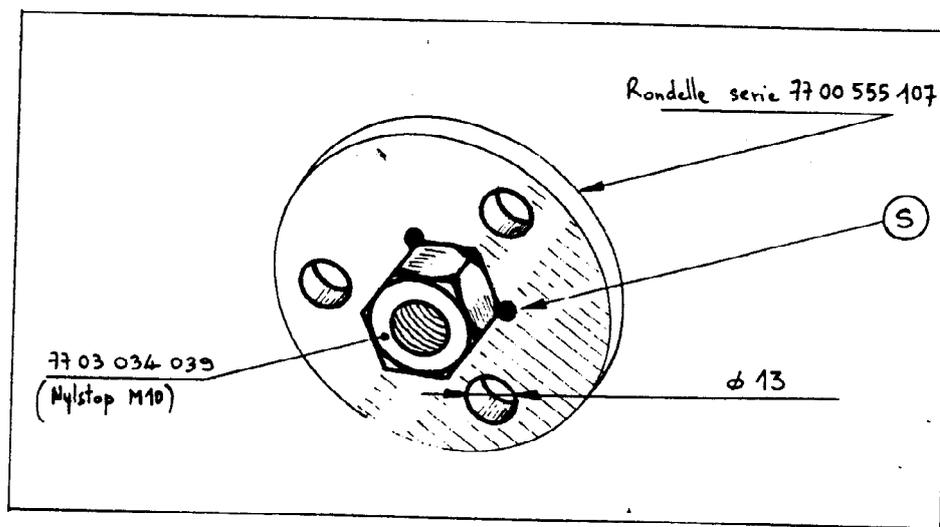
II - Préparation des pièces :

## A. TENDEUR

- 1) Enlever la poulie à gorge sur le tendeur d'origine.
- 2) Changer le roulement si nécessaire (15 x 35 x 11)
- 3) Monter le galet enrouleur spécial en aluminium.

## B. OUTIL DE TENSION

- 1) Réaliser un outil spécial pour vérifier la tension de la courroie.
- 2) Cet outil est de fabrication locale et fait suivant le croquis ci-dessous.

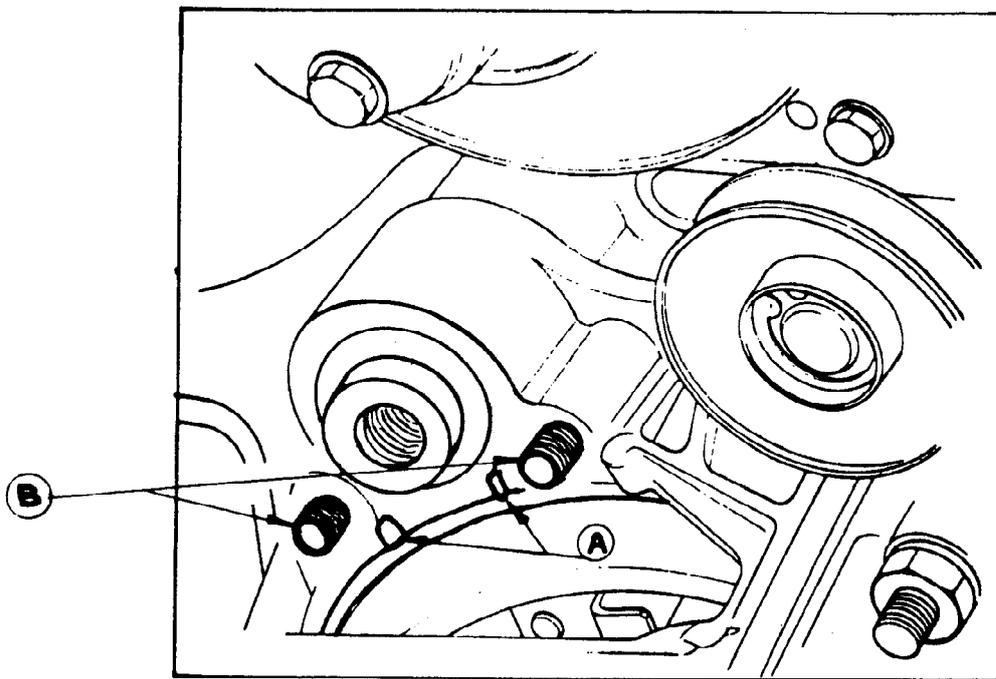


- 3) Agrandir les 3 trous au ∅ 13
- 4) Monter l'écrou Nylstop, la partie cylindrique de celui-ci dans le trou central de la rondelle. Faire trois points de soudure électrique "S" entre les 3 trous.

## C. ETANCHEITE CARTER EMBRAYAGE

- 1) Sur les 2 goujons B, enlever les écrous et rondelles.
- 2) Faire disparaître par meulage les 2 bossages A indiqués sur le croquis ci-dessous.
- 3) Ajuster la pièce plastique dans l'ouverture du carter d'embrayage, ensuite lui percer 2 trous pour montage sur les goujons B.

Nota : l'opération d'ajustage sera plus aisée si le carter d'embrayage et la B.V. sont démontés du moteur.



## D. POMPE A EAU

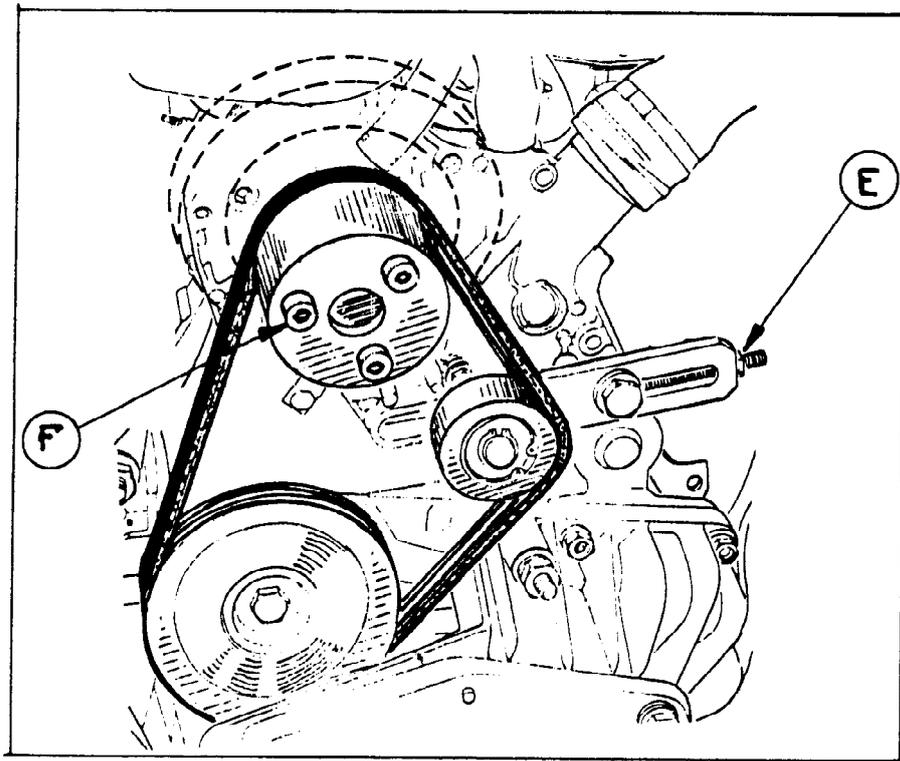
Présenter la poulie en acier et vérifier qu'elle ne touche pas sur les nervures du palier de pompe. En cas de contact, limer au minimum les nervures.

III - Montage sur la voiture :

- a) Monter la pièce plastique d'étanchéité du carter embrayage sur les 2 goujons B, serrer les 2 écrous et les 2 rondelles d'origine. Assurer une étanchéité parfaite en faisant un cordon de CAF 4 tout autour de la pièce plastique.
- b) Monter sur l'arbre à cames la poulie en alu avec la vis et la rondelle d'origine.
- c) Monter sur la pompe à eau la petite et la grande poulie, la grosse rondelle d'origine, les 3 vis F CHC M7 x 20 Réf. 77 03 009 059 et les 3 rondelles de série.
- d) Monter le tendeur de courroie spécial Poly V.

- e) Tendre la courroie par l'intermédiaire de l'écrou E.
- f) Monter sur les 3 têtes des vis CHC F l'outil de tension spécial.
- g) Monter sur l'outil de tension spécial par l'intermédiaire de l'écrou M 10 une clé dynamométrique.
- h) Tendre la courroie jusqu'à ce que la poulie de pompe à eau sur la courroie Poly V se mette à patiner et que la clé dynamométrique déclenche à 2,5 mKg

Nota : Monter la courroie d'entraînement de l'alternateur après le réglage de la Poly V et suivant les indications du MR 193.



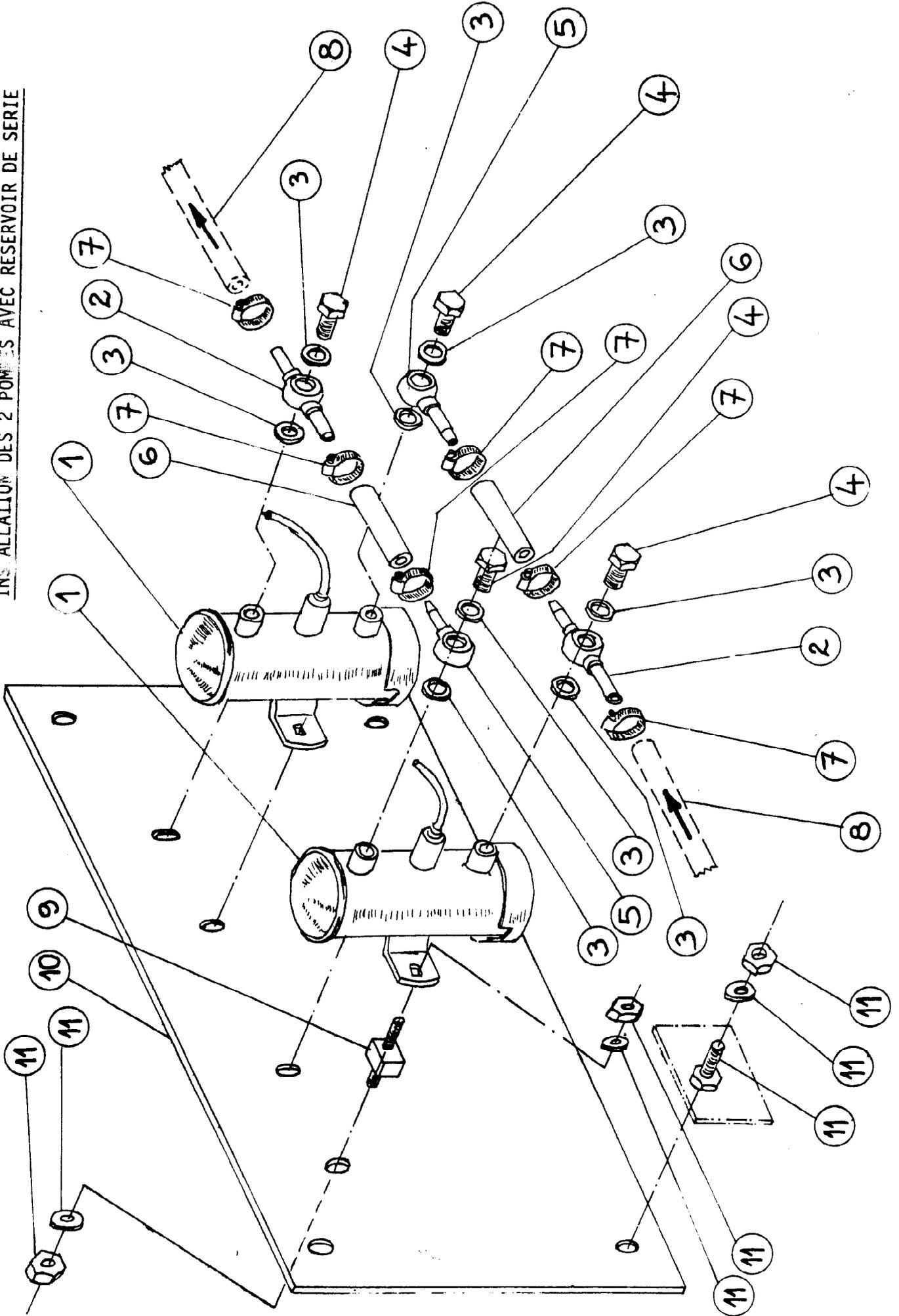
INSTALLATION DE 2 POMPES A ESSENCE ELECTRIQUES

=====

AVEC RESERVOIR SERIE

=====

INS ALLIAGE DES 2 POMES AVEC RESERVOIR DE SERIE



NOMENCLATURE DES PIECES

<i>REPERE</i>	<i>REFERENCE</i>	<i>DESIGNATION</i>	<i>QUANTITE</i>	<i>OBSERVATIONS</i>
1	77 11 051 364	Pompe à essence	2	
2	77 11 050 794	Banjo double	2	
3	77 11 050 797	Joint des banjos	8	
4	77 11 050 796	Vis des banjos	4	
5	77 11 050 795	Banjo simple	2	
6	77 11 050 798	Tuyau	2 x 11 cm	
7	77 03 083 057	Collier	6	
8	77 11 050 799	Tuyaux asp. et ref.	5,50 m	
9	77 00 575 465	Silent bloc	4	
10	77 11 050 800	Plaque support ppe ess.	1	
11	77 11 050 801	Collection visserie	1	

REGLAGE HAUTEUR SOUS COQUE

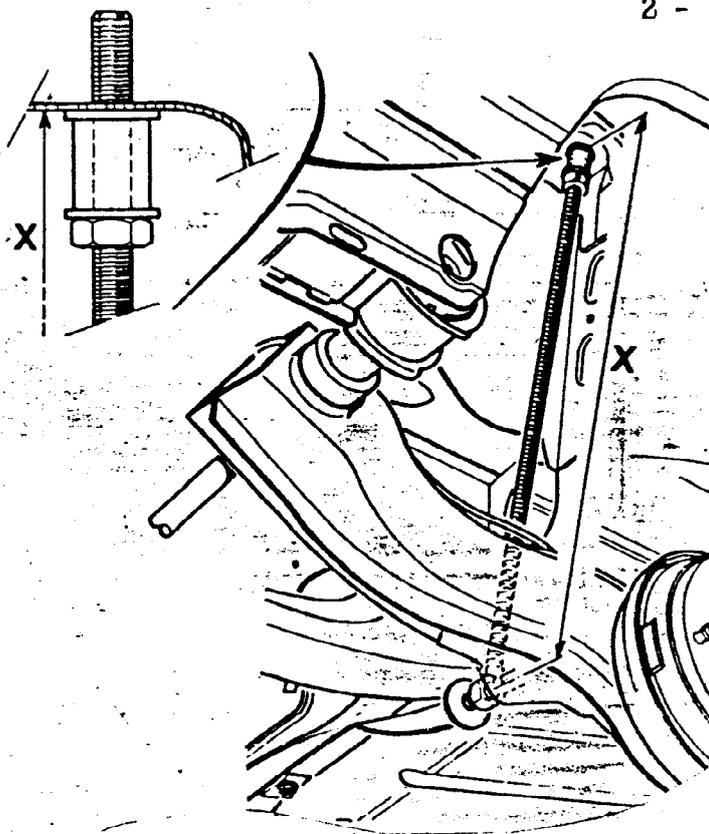
=====

R 5 GROUPE 2

ARRIERE : Barre sans contrainte

X = 505 mm à droite

X = 510 mm à gauche

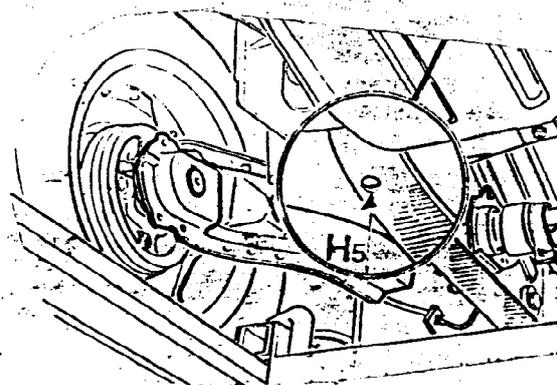
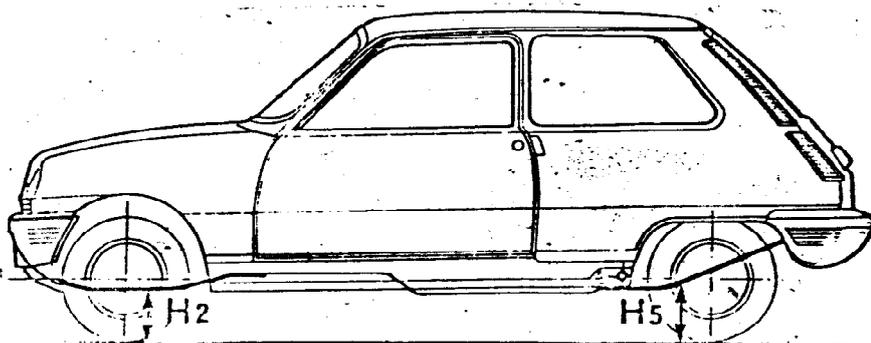


4) Contrôle de la hauteur de caisse

Pneumatique gonflé à 2 Kg.

Véhicule en ordre de marche, pilote et coéquipier à bord.

20 litres de carburant.



TYPE de PNEUS	Ø 530 Rayon sans charge 255 mm MICHELIN 16/53 x 13 KLEBER 10/20 x 13	Ø 540 Rayon sans charge 265 mm DUNLOP COUPE 180/55 x 13	Ø 608 Rayon sans charge 290 mm MICHELIN 165 x 13 KLEBER 165 x 13 CR M+S
H2 AV.	155	165	190
H5 AR.	205	215	240

Ajuster éventuellement les hauteurs par la méthode des crans différentiels.

Remonter les barres anti-roulis et vérifier les hauteurs.

#### 5) Réglage des Amortisseurs

Réglage de base : visser à fond la molette et desserrer de 2 crans. En dévissant, on réduit la valeur de l'amortissement, en vissant on obtient l'effet inverse.

#### 6) Réglages géométriques

Dans les conditions de hauteur de caisse déjà précisée (véhicule lesté)

TRAIN AV.

- Chasse :  $11^{\circ} \pm 30'$
- Carrossage : symétrique (différence  $< 30'$ )
- Pince : 1 mm
- Variation ou calage de la direction  $< 4$  mm sur  $\pm 30$  mm de course par rapport à la hauteur statique ( $H_2 = 155$  mm)

Sens de la variation :

- . ouverture à l'écrasement
- . les alignements sur le train AR doivent rester symétriques lors de la vérification.

TRAIN AR.

- Pince :  $4$  mm  $\pm 3$
- Alignement : symétrique
- Carrossage : Symétrique  $0^{\circ} \pm 30'$

7) Rappel :**SUSPENSION**

**Caractéristiques des barres de torsions et des barres anti-devers :**

**Diamètre des barres de torsion avant : 19,5 mm**

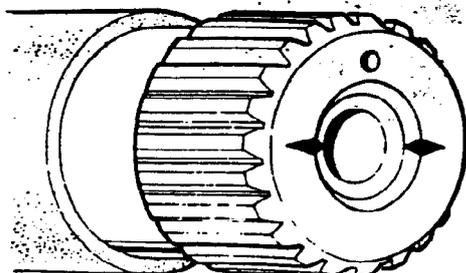
**Diamètre des barres de torsion arrière : 22,5 mm**

**Diamètre de la barre anti-devers avant : 18,7 mm**

**Diamètre de la barre anti-devers arrière : 24 mm**

**IDENTIFICATION DES BARRES DE TORSION AVANT ET ARRIERE**

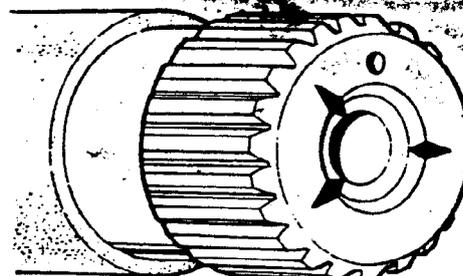
Les barres droite et gauche sont différenciées par des empreintes pyramidales.



74 384

**Barre gauche**

**2 empreintes.**



74 385

**Barre droite**

**3 empreintes.**

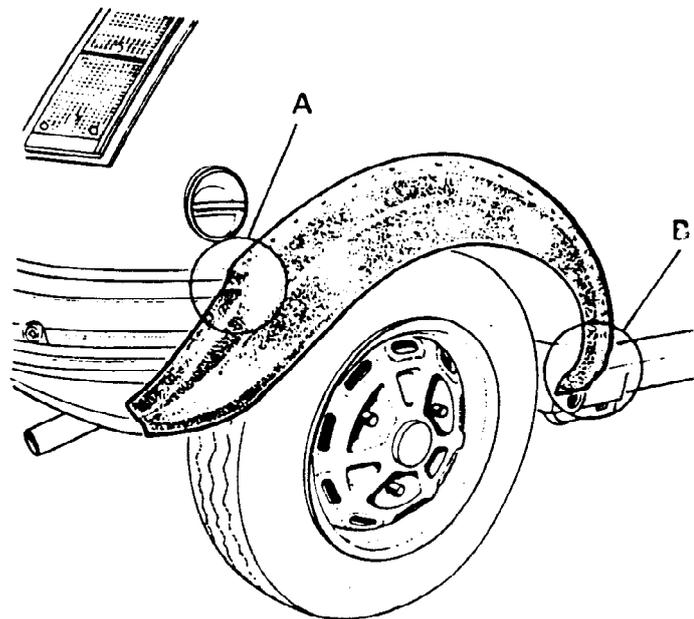
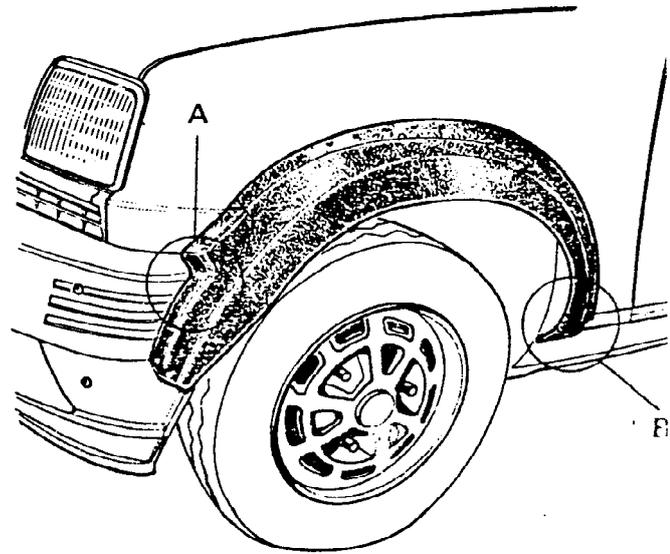


## CARROSSERIE

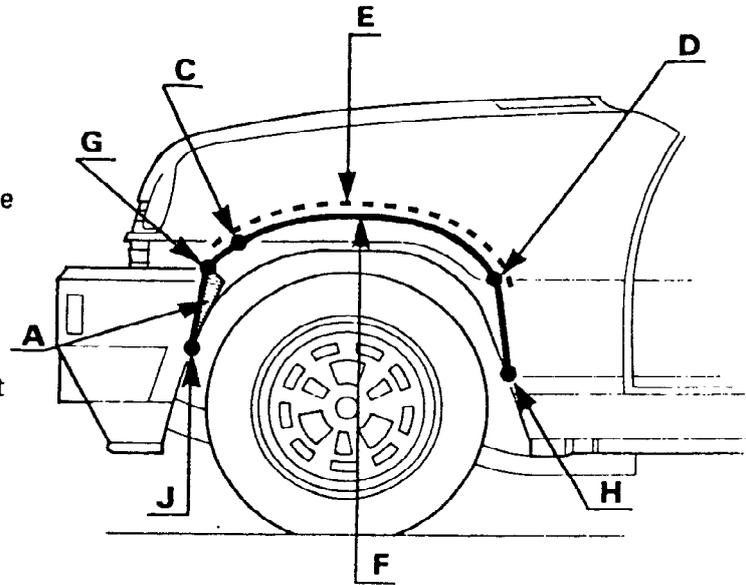
Pour éviter le frottement des roues avant et arrière, et pour pouvoir monter des roues de 7 pouces, il est nécessaire de découper les ailes et les boucliers lors de leur remplacement.

Pour découper les ailes avant et arrière :

- présenter l'aile non peinte sur le véhicule ;
- présenter l'extension d'aile de façon que les décrochements A et B viennent s'adapter correctement sur le bouclier et sur l'aile.

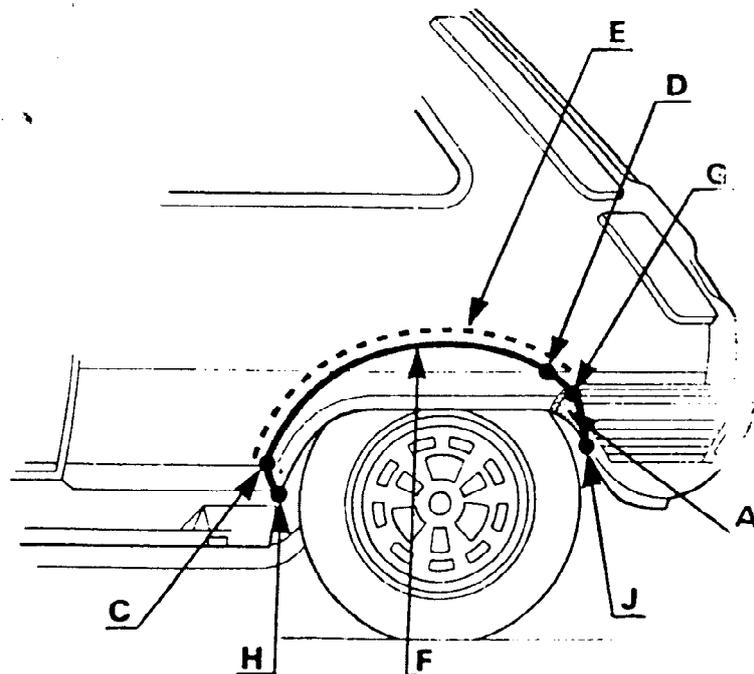


- Tracer sur l'aile, l'intérieur de l'extension d'aile ligne E (partie venant en contact avec l'aile).
- Tracer une ligne F à 3 cm de la ligne E du point C au point D.
- Tracer les lignes (C-G) et (D-H) (les lignes ne suivent pas le tracé de l'extension d'aile).
- Découper l'aile suivant la ligne F:
- Rabattre la tôle vers l'intérieur sur une largeur de 5 mm environ.
- Peindre ensuite l'aile.



#### Pour découper les boucliers :

Tracer le bouclier du point G au point J et enlever la partie noire (A).



## RENAULT 5 ALPINE Groupe 2

Désignation	Coef	Référence	Prix H.T. unitaire	Prix T.T.C. unitaire	
<u>MOTEUR BLOC</u>					
Collection chemises pistons	1	1223 14 610	815,60	959,15	
Chemise	4	7 700 564 872	57,40	67,50	
Piston	4	1223 14 601	103,50	121,70	
Axe	4	7 700 612 591	11,50	13,52	
Segment coup de feu	4	7 700 502 511	13,98	16,44	
Segment étanchéité	4	7 701 348 235	9,24	10,87	
Segment racleur	4	7 701 348 631	8,28	9,74	
Bloc bagué	1	1223 14 602	1.700,00	1.999,20	
Volant allégé Emb. 180	1	1223 14 603	772,50	908,46	
Arbre à cames	1	1223 15 151	686,40	807,21	
<u>ADMISSION</u>					
Tubulure	1	1223 15 251	1.870,00	2.199,12	
Tirant droit	1	1223 15 252	63,60	74,79	
Tirant coudé	1	1223 15 253	80,00	94,08	
Plaque liaison carburateur	1	1223 15 254	145,00	170,52	
Support carburateurs	1	1223 15 255	211,50	248,72	
Entretoise	1	1223 15 256	150,00	176,40	
Pontet	1	1223 15 257	11,80	13,88	
Commande d'accélérateur	1	1223 15 261	150,00	176,40	
Patte arrêt de gaine	1	1223 15 262	115,00	135,24	
Cable	1	1223 15 263	42,50	49,98	
Joint de tubulure Admission	4	7 700 617 868	2,34	2,75	
Bride souple	2	7 700 554 953	89,20	104,90	
Collection visserie tubulure	1	1223 15 265	51,00	59,98	(provisoire)
Boîte à air avec mousse	1	1223 15 591	650,00	764,40	
Mousse	1	1223 15 592	60,00	70,56	

Désignation	Coef	Référence	Prix H.T. unitaire	Prix T.T.C. unitaire	3.
Radiateur d'huile	1	50 474 113	256,20	301,29	
Support filtre à huile	1	1223 14 461	122,30	143,82	
Raccord coudé	1	1223 14 462	42,95	50,51	
Raccord droit	1	1223 14 463	18,80	22,11	
Tuyau souple		1223 14 464	39,90	46,92	
Joint	2	1223 14 465	1,65	1,94	
Raccord	2	1223 14 466	27,20	31,99	
<u>ECHAPPEMENT</u>					
Collection échappement	1	1223 73 101	1.898,86	2.233,06	
Collecteur	1	1223 73 102	660,00	776,16	
Fourche	1	1223 73 103	580,00	682,08	
Tube droit	1	1223 73 104	72,00	84,67	
Tube "S"	1	1223 73 105	180,00	211,68	
Pot échappement	1	1223 73 106	372,00	437,47	
Collier	3	1223 73 107	5,00	5,88	
Joint de fourche	1	1223 73 108	9,00	10,58	
Joint de collecteur	1	7 700 643 050	10,86	12,77	
<u>ALTERNATEUR</u>					
Vis d'alternateur	1	1223 18 200	2,10	2,47	
Alternateur	1	1223 18 201	1.125,00	1.323,00	
Régulateur	1	1223 18 202	125,00	147,00	
Support d'alternateur	1	1223 18 203	151,40	178,05	
Tendeur	1	1223 18 204	62,20	73,15	
<u>EMBRAYAGE</u>					
Mécanisme	1	1223 30 011	130,00	152,88	
Friction métalo céramique	1	1223 30 012	500,00	588,00	

Désignation	Coef	Référence	Prix H.T. unitaire	Prix T.T.C. unitaire
Bras supérieur avant gauche	1	1223 42 104	392,60	461,70
Palier bras suspension	4	7 701 021 766	6,20	7,29
Bras arrière gauche	1	7 701 460 788	595,00	699,72
Bras arrière droit	1	7 701 460 789	595,00	699,72
Barre stabilisatrice AV. ass.	1	7 701 021 879	198,40	233,32
Barre stabilisatrice AV. nue	1	7 700 619 034	162,80	191,45
Jumelle	2	6 000 056 681	14,90	17,52
Palier	2	7 700 616 396	2,90	3,41
Barre stabilisatrice Arrière	1	1223 51 011	527,80	620,69
Vis de bride	4	1223 51 012	1,10	1,29
Bride	4	1223 51 014	14,30	16,82
Barre torsion avant gauche	1	7 700 616 277	120,30	141,47
Barre torsion avant droit	1	7 700 616 278	120,30	141,47
Barre torsion arrière gauche	1	7 700 638 487	129,10	151,82
Barre torsion arrière droit	1	7 700 638 488	129,10	151,82
Amortisseur avant (seul)	2	1223 51 402	582,00	684,43
Ressort AV. bonne route (noir)	2	1223 51 403	120,00	141,12
Ressort AV. "terre" (rouge)	2	1223 51 404	135,00	158,76
Amortisseur arrière (seul)	2	1223 51 502	582,00	684,43
Ressort AR. bonne route (blanc)	2	1223 51 503	120,00	141,12
Ressort AR. "terre" (rouge)	2	1223 51 504	135,00	158,76
Soufflet	2	1223 51 602	51,20	60,21
<u>FREIN MOYEU AVANT</u>				
Roulement cage acier extérieur	2	7 703 090 037	50,00	58,80
Roulement cage acier intérieur	2	7 703 090 038	50,00	58,80
Manche à air	2	7 700 531 407	35,83	42,14
Collier côté frein	2	7 701 020 207	15,00	17,64
Collier côté "spoiler"	2	1223 15 703	1,50	1,76
<u>FREIN MOYEU ARRIERE</u>				
Bague appui roulement intérieur	2	1223 54 031	108,50	127,60
Moyeu	2	1223 54 032	330,20	388,32
Support de chappe	2	7 701 022 735	8,25	9,70
Flexible de frein	2	1223 58 900	448,00	526,85
Raccord côté étrier	2	1223 58 901	127,50	149,94
Raccord côté circuit	2	1223 58 902	105,00	123,48

<i>Désignation</i>	<i>Coef</i>	<i>Référence</i>	<i>Prix H.T. unitaire</i>	<i>Prix T.T.C. unitaire</i>	7.
Carénage Avant complet	1	1223 81 151	1.890,00	2.222,64	
Plaque de carénage AV.	1	1223 81 152	1.071,80	1.260,44	
Berceau de carénage AV.	1	1223 81 153	818,20	962,20	
Vis fixation 8 x 25	4	1223 81 154	0,70	0,82	
Vis fixation 8 x 20	6	1223 81 155	0,65	0,76	
Carénage central	1	7 700 569 446	63,51	74,69	
Carénage arrière	1	7 700 569 505	47,74	56,14	
Vis	11	7 703 001 437	0,48	0,56	
Ecrou cage	4	0 855 662 100	1,37	1,61	
Ecrou tôle	6	7 703 044 065	0,80	0,94	
Vis	2	7 703 001 037	0,47	0,55	
Ecrou cage	2	7 700 500 714	1,43	1,68	
<u>CARROSSERIE</u>					
Arceau de sécurité 6 points	1	1223 81 301	630,00	740,88	
Collection extension d'ailes	1	1223 81 400	509,20	598,82	
Extension aile AV. Gauche	1	1223 81 401	116,70	137,24	
Extension aile AV. Droit	1	1223 81 402	116,70	137,24	
Extension aile AR. Gauche	1	1223 81 501	137,90	162,17	
Zxtension aile AR. Droit	1	1223 81 502	137,90	162,17	
Siège baquet	1	1223 84 351	670,00	787,92	
Bouclier Arrière allégé	1	1223 85 051	392,00	460,99	
Bouclier Avant allégé	1	1223 85 052	490,70	577,06	
Etrier	4	7 701 022 725	8,40	9,88	
Témoin d'eau	1	7 701 022 726	82,30	96,78	
Témoin d'huile	1	7 701 022 727	82,30	96,78	
Support instruments	1	7 701 022 728	65,35	76,85	
Entretoise	2	7 701 022 729	8,40	9,88	
<u>ROUES</u>					
Roue tôle 5,50 x 13	4	7 701 022 733	112,00	131,71	
Roue alliage GOTTI 7 pouces	4	1223 90 101	545,00	640,92	