



*Handwritten signature*

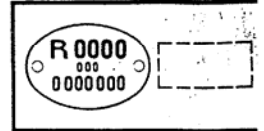
**I.S.**

INFORMATIONS SERVICE  
 SERVICE INFORMATION  
 SERVICE-INFORMATIONEN  
 SERVICE INFORMATION  
 INFORMACIONES SERVICIO  
 INFORMAZIONI SERVIZIO  
 SERVICEINFORMASJONER  
 SERVICE INFORMATIE  
 SERVICEINFORMATION

3

OCTOBRE 1982  
 EDITION FRANCAISE

RENAULT 5 TURBO 2  
 8220



Cette note intéresse : l'atelier, le magasin,  
 la station service.

**GÉNÉRALITÉS**

**RENAULT 5 TURBO 2 - PARTICULARITÉS**

**MOTEUR**

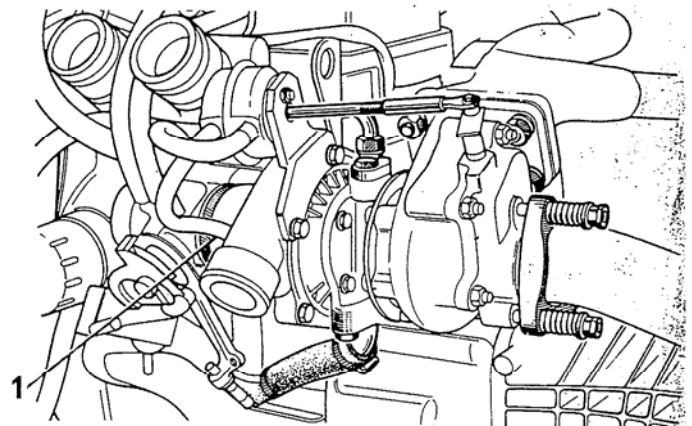
Type de Véhicule	Type moteur	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	Taux	Particularités
8220	840-30 C7J-7-30	1397	7,3	Modification de la hauteur de la culasse : 80,8 mm devient 80,2 mm. Réparation : se reporter au fascicule Mot.C.

**INJECTION**

**Particularités**

- Pressostat de coupure de la pompe d'alimentation : pression de déclenchement = 1450 ± 75 mbar
- Réglage du ralenti : 1050 ± 50 tr/min C.O. = 1 à 1,5 %

Nota : Le turbo-compresseur monté avec le pressostat de coupure d'alimentation comporte un calibrage de Ø 4 mm (1) dans le raccord de volute d'admission.



84183

**ÉLECTRICITÉ**

**Allumage**

Moteur	Courbes		Calage vilebrequin
	Centrifuge	Dépression	
C7J.7.30	R. 309	D 59	10° $\begin{matrix} +0 \\ -4 \end{matrix}$

Le calage s'effectue capsule à dépression débranchée et moteur au ralenti (1050 tr/min.).

Scé 0422

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault. La reproduction ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault. © Régie Nationale des Usines RENAULT 1982

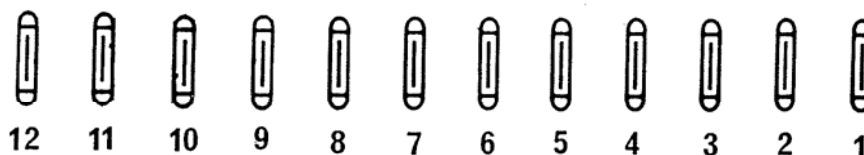
F. D. It.



Dessins originaux exécutés par la R.N.U.R.

77 11 073 38

## Fusibles



86 240

FUSIBLE	INTENSITE	AFFECTATION
1	16 A	Moteur essuie lunette arrière. Contacteur feux marche arrière/contacteur lunette arrière. + Tableau de bord.
2	5 A	+ Manomètre pression d'huile/temporisateur d'essuie-vitre.
3	8 A	+ Contacteur rétroviseur/+ combiné essuie-vitre.
4	8 A	Contacteur stop/rhéostat groupe moto-ventilateur chauffage/auto-radio/montre.
5	8 A	Allume - cigare/plafonniers/+ extracteur d'air compartiment moteur.
6	5 A	Montre/+ arrêt fixe essuie-vitre.
7	5 A	Feux de position droit/éclairage allume-cigare et montre.
8	5 A	Feux de position gauche/éclairage tableau.
9	5 A	+ Centrale clignotante.
10	5 A	Contacteur feu de brouillard arrière.
11	16 A	Lève-vitre gauche.
12	16 A	Lève-vitre droit.

## BOITE DE VITESSES

Montage d'une boîte de vitesses 369-15, avec rapports identiques à la boîte 369-09.

### Particularité

Montage d'un couple de tachymètre mécanique en remplacement du tachymètre électronique.

Rapport : Pignon : 22 dents  
Vis : 26 filets

## TRAIN ARRIÈRE

Tous types : Renault 5 Turbo et Turbo 2. Coller les écrous de transmission avec de la LOCTITE SCELBLOC.

## FREINAGE

### Contrôle compensateur (non réglable)

Brancher deux manomètres Fre. 214-04 : un à l'avant droit, un à l'arrière droit.

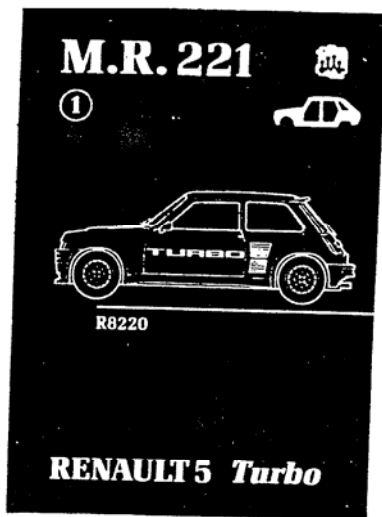
Purger le circuit de freinage à l'aide des vis de purge des manomètres Fre. 214-04.  
Faire monter une personne dans le véhicule. La faire appuyer progressivement sur la pédale de frein jusqu'à l'obtention sur les roues avant de la pression de contrôle.

Cette pression obtenue, la conserver et lire sur les roues arrière la pression correspondante.

### Pression de contrôle

Avant : 34 bars  $\pm$  2

Arrière : 24 bars  $\pm$  2

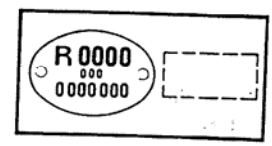


**I.S.**

INFORMATIONS SERVICE  
 SERVICE INFORMATION  
 SERVICE-INFORMATIONEN  
 SERVICE INFORMATION  
 INFORMACIONES SERVICIO  
 INFORMAZIONI SERVIZIO  
 SERVICEINFORMASJONER  
 SERVICE INFORMATIE  
 SERVICEINFORMATION

JUIN 1981  
 EDITION FRANÇAISE

RENAULT 5 TURBO  
 R 8220



Cette note intéresse : l'atelier, le magasin,  
 la station service.

**GÉNÉRALITÉS**

Nous traitons dans cette note les modifications «mécanique» apportées à la RENAULT 5 Turbo depuis sa sortie en série.

**SOMMAIRE**

<b>MOTEUR</b>	<b>2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pompe à huile</li> <li>• Echappement</li> <li>• Injection</li> </ul>	
<b>ELECTRICITE</b>	<b>9</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fusibles</li> <li>• Platine de servitudes</li> <li>• Alternateur</li> <li>• Démarreur</li> </ul>	
<b>EMBRAYAGE</b>	<b>13</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépose-repose</li> <li>• Plateau intermédiaire</li> <li>• Friction</li> <li>• Commande de débrayage</li> </ul>	
<b>BOITE DE VITESSES</b>	<b>14</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Particularités de la boîte 369-09</li> <li>• Fourchette de 1-2 et axe</li> <li>• Billages des axes 1/2, 3/4, 5</li> <li>• Carter arrière</li> <li>• Commande de sélection</li> </ul>	
<b>FREINAGE</b>	<b>17</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôle du tarage du répartiteur</li> </ul>	

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault. La reproduction ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.

F. .D. .lt.



I.V.M. 421-00-74

© Régie Nationale des Usines RENAULT 1981

Scé 0422

77 01 448 303

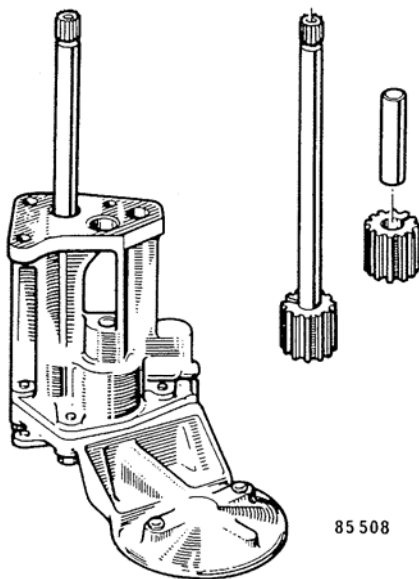
# MOTEUR

## POMPE A HUILE

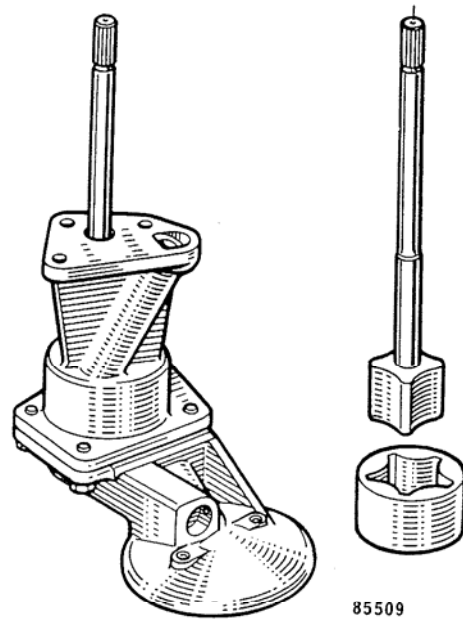
Montage d'une pompe à huile à débit augmenté (2ème modèle). Cette pompe à huile est interchangeable avec le 1er modèle.

### IDENTIFICATION

1er modèle



2ème modèle



### VÉRIFICATION DU JEU DES ROTORS :

#### Position 1 :

Cote A : mini 0,04 mm  
maxi 0,29 mm

#### Position 2 :

Cote B : mini 0,02 mm  
maxi 0,14 mm

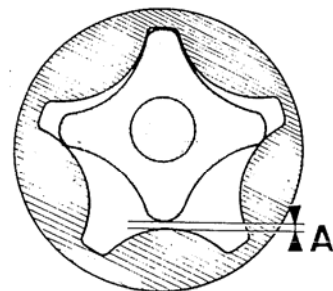
Au dessus de ces cotes, remplacer les deux rotors (le rotor intérieur est livré avec son arbre de commande).

### PRESSION D'HUILE

La pression d'huile est identique pour les deux modèles de pompe à huile.

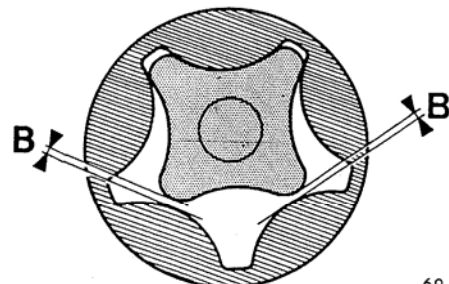
Pression d'huile mini à 80°C :

— au ralenti ..... 0,8 bar  
— à 4000 tr/min ..... 3 bars



1

60934



2

60 935 . 1

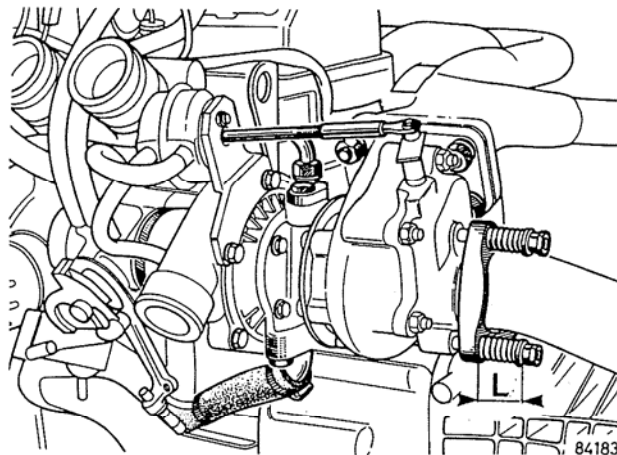
## ECHAPPEMENT

Toute la visserie permettant la fixation de l'échappement est en acier spécial résistant à la chaleur, lors d'un remplacement utiliser la visserie prévue en rechange.

Lors de la repose du silencieux sur le turbo-compresseur respecter la longueur de compression des ressorts :

$$L = 24 \text{ mm}$$

Dans tous les cas, les spires des ressorts ne doivent pas être jointives.



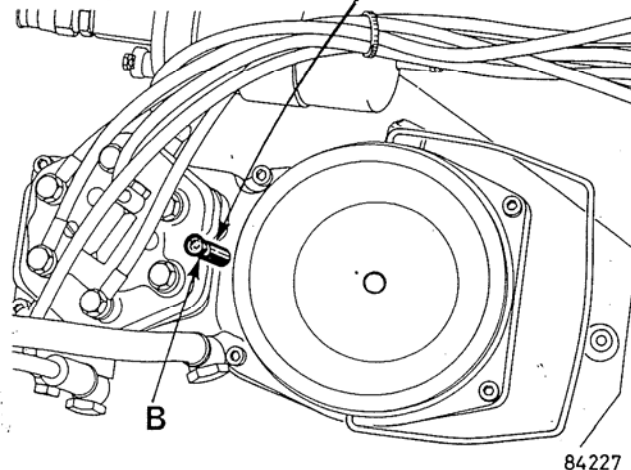
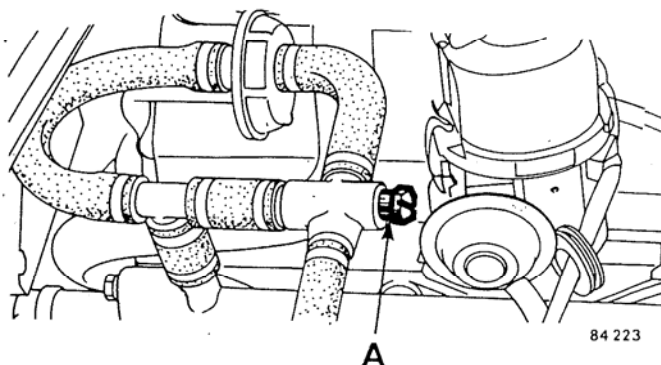
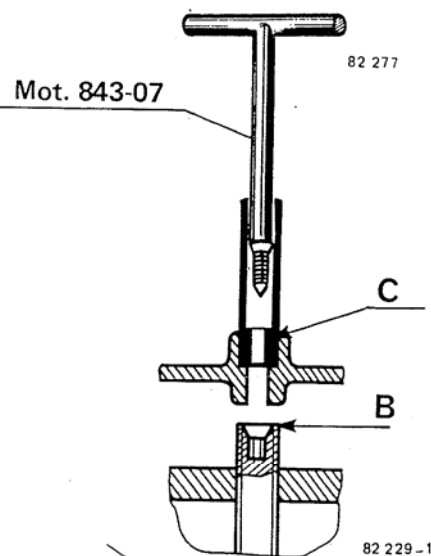
## INJECTION

### RÉGLAGE

N° de Moteur	Ralenti	% de CO
→ 478	1200 ± 25 tr/min	1 à 1,5
479 → - - - -	1000 ± 25 tr/min	1,5 à 2

### METHODE DE REGLAGE DU RALENTI

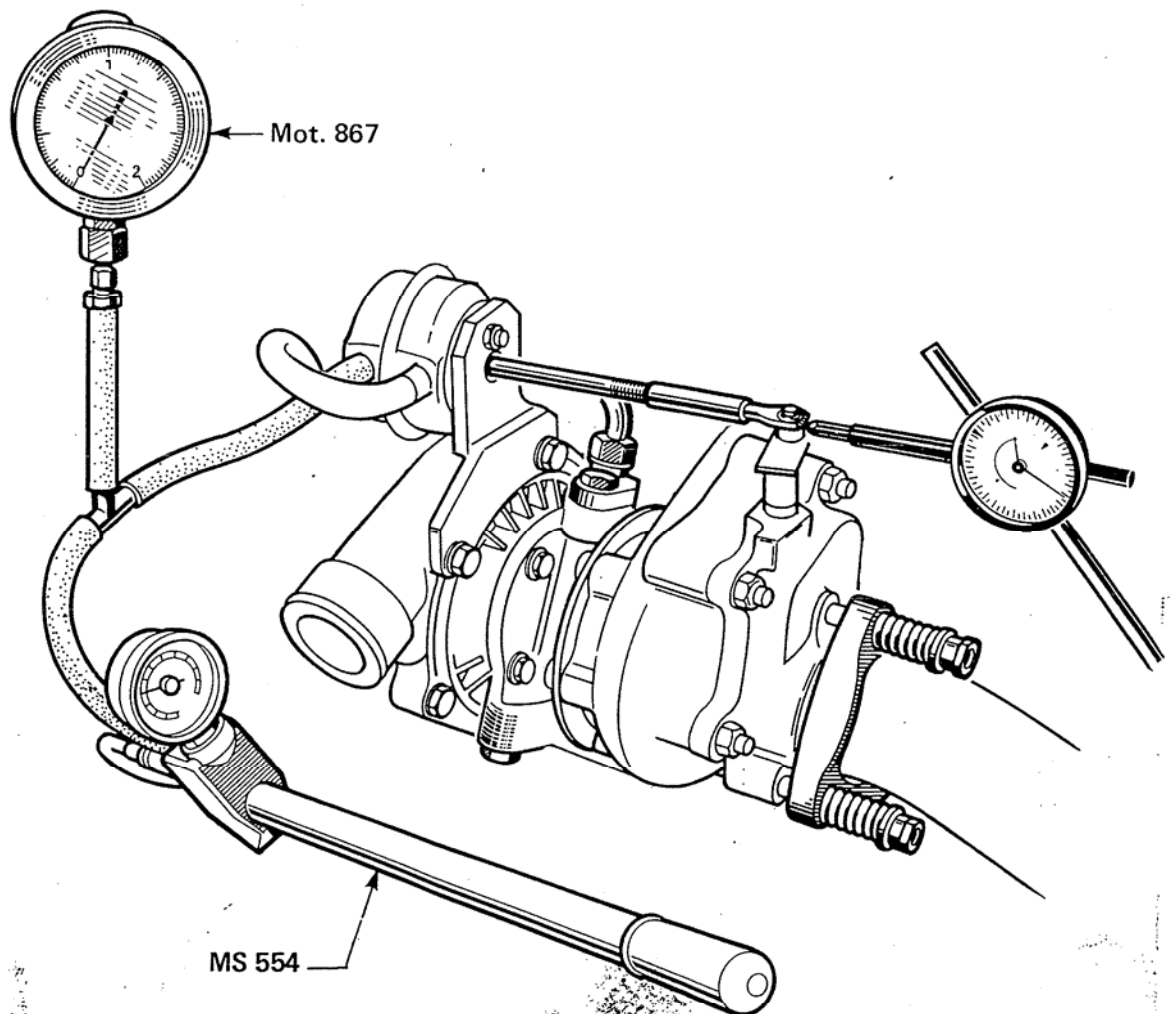
- Brancher un tachymètre ainsi qu'un analyseur de gaz d'échappement.
- Extraire l'obturateur (C) (Mot. 843-07).
- Agir sur la vis (A) pour obtenir le régime désiré (voir tableau ci-dessus).
- Agir sur la vis (B) (clé 6 pans creux 3 mm) sans appuyer sur celle-ci, pour régler le taux de CO (voir tableau ci-dessus).
- Retoucher éventuellement les vis (A et B) pour obtenir le pourcentage de CO et le régime de ralenti prescrits.
- Après les réglages terminés remettre en place un obturateur (C) de couleur rouge référence 60 00 000 722 (conditionné par 5).



## CONTROLE DE LA PRESSION DE SURALIMENTATION

### METHODE

- Placer un comparateur en haut de la tige de poussée du régulateur de pression de charge.  
Ce comparateur est fixé par un pied magnétique.
- Brancher le MS 554 sur l'entrée du régulateur de pression de charge en y intercalant un manomètre (0 à 2 bars) ou le Mot. 867 (meilleure précision de lecture).
- En position repos, régler le comparateur sur le «O». A l'aide du MS 554 envoyer de l'air dans le régulateur de pression de charge, jusqu'au moment où le comparateur indique une valeur de 0,38 mm. Dans cette position lire une valeur sur le manomètre de 0,870 bar  $\pm$  30.



85817

## BOITIER PAPILLON

Un boîtier papillon sept voies, est monté en série. Seul ce boîtier est livré en rechange.

### ADAPTATION D'UN BOITIER 7 VOIES SUR UN VÉHICULE ÉQUIPÉ D'UN BOITIER 6 VOIES

Pour adapter ce boîtier il sera nécessaire de commander :

- un tuyau . référence 77 05 026 059 – Repère (15).
- un tuyau . référence 60 01 001 910 – Repère (17).

#### 1<sup>o</sup> Liaison : Assistance de freinage – Dépression allumeur

- Supprimer le Té de raccordement (1) sur le tuyau d'assistance de freinage et relier les deux extrémités du tuyau (16) par un manchon  $\phi$  10 mm, ceci afin d'éviter le remplacement du tuyau d'assistance de freinage.
- Supprimer le tuyau (2) et son ajutage  $\phi$  0,65 (10).

#### 2<sup>o</sup> Liaison : Boîtier papillon – Régulateur de pression

- Supprimer : le Té de raccordement (5)
  - : le tuyau (18)
  - : le tuyau (12) et son ajutage  $\phi$  0,5 (6).
- Faire la liaison : Boîtier papillon – Régulateur de pression avec le tuyau (17)
  - Référence 60 01 001 910.

#### 3<sup>o</sup> Liaison : Boîtier papillon – Échangeur air/air

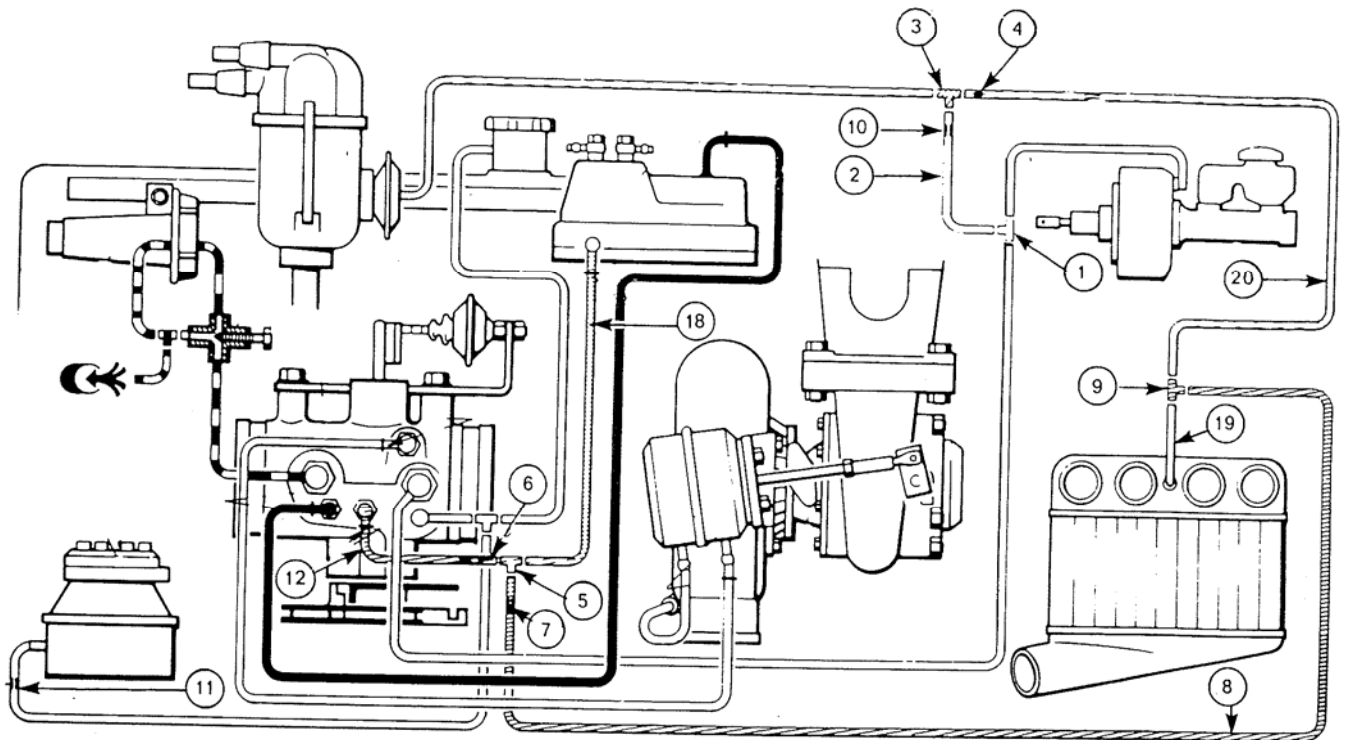
- Supprimer : le tuyau (8) et son ajutage  $\phi$  0,7 (7)
  - : le Té de raccordement (9)
  - : le tuyau (19).
- Raccorder le tuyau (20) sur l'échangeur air/air.

#### 4<sup>o</sup> Liaison : Boîtier papillon – Dépression allumeur

- Remplacer le Té de raccordement (3) par le Té de raccordement (9).
- Placer l'ajutage  $\phi$  0,7 (7) dans le tuyau (15).
- Relier le Té de raccordement (9) et le boîtier papillon par le tuyau (15) .  
référence : 77 05 026 059.

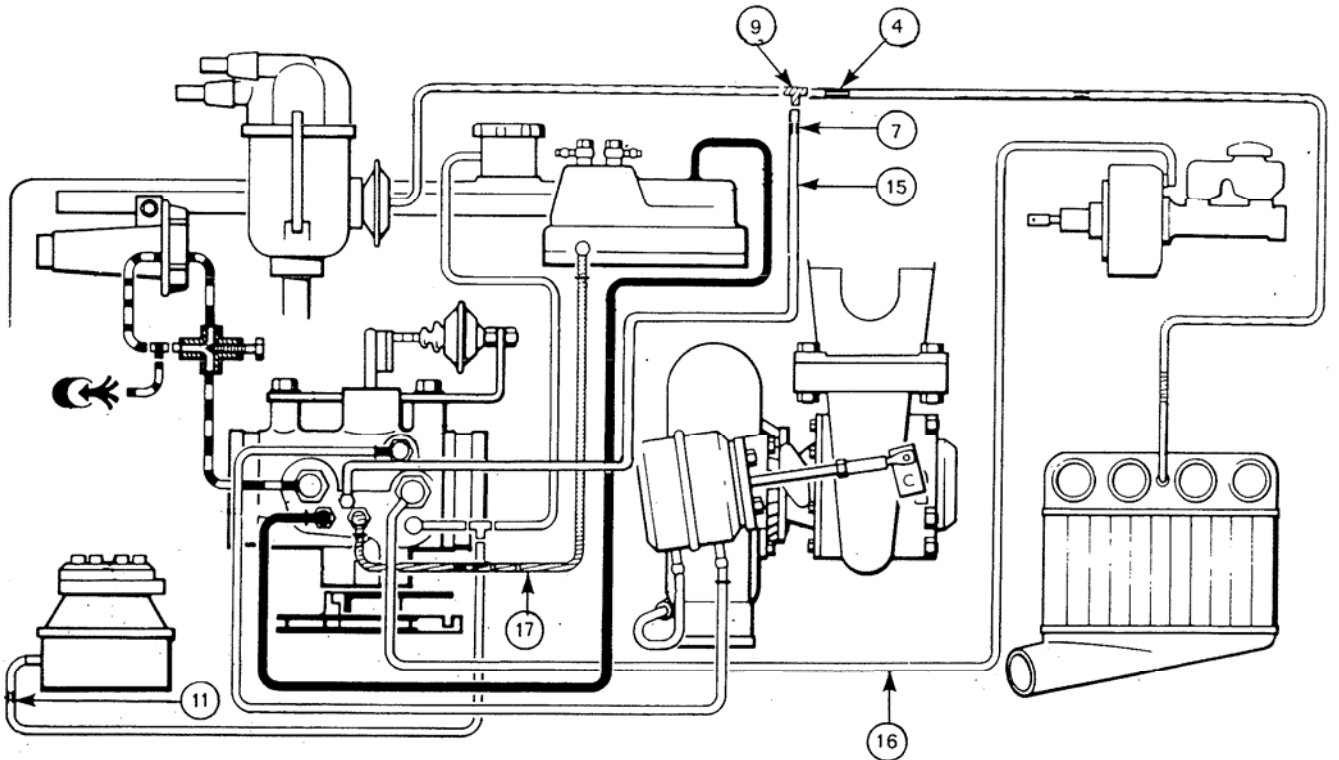
L'ajutage étant situé côté « Té de raccordement ».

BOITIER 6 VOIES



85528

BOITIER 7 VOIES






855-9



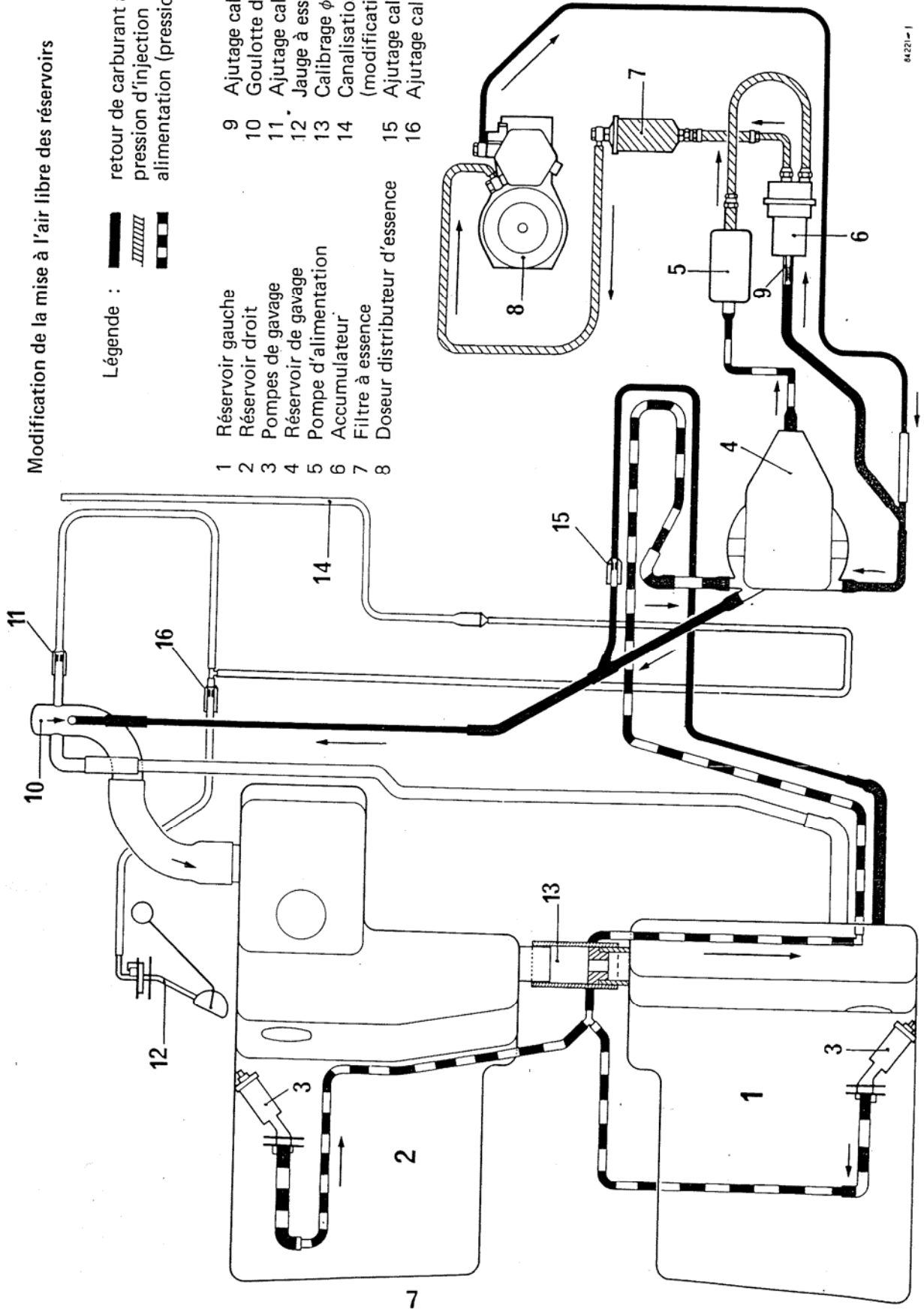
# CIRCUIT DE CARBURANT

Modification de la mise à l'air libre des réservoirs

Légende :

-  retour de carburant au réservoir
-  pression d'injection
-  alimentation (pression de gavage)

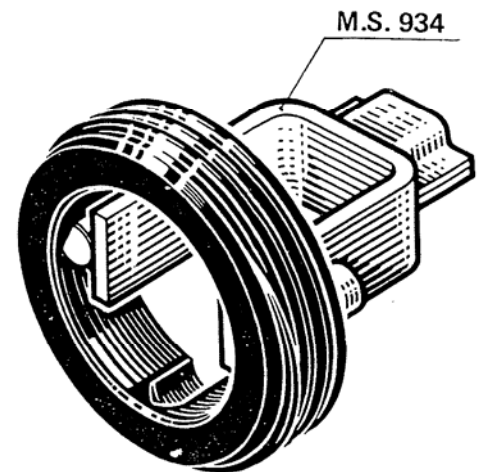
- |   |                               |    |                                    |                               |
|---|-------------------------------|----|------------------------------------|-------------------------------|
| 1 | Réservoir gauche              | 9  | Ajutage calibré $\phi$ 1 mm        |                               |
| 2 | Réservoir droit               | 10 | Goulotte de remplissage            |                               |
| 3 | Pompes de gavage              | 11 | Ajutage calibré $\phi$ 0,6 mm      |                               |
| 4 | Réservoir de gavage           | 12 | Jauge à essence                    |                               |
| 5 | Pompe d'alimentation          | 13 | Calibrage $\phi$ 24 mm             |                               |
| 6 | Accumulateur                  | 14 | Canalisation de mise à l'air libre |                               |
| 7 | Filtre à essence              | 15 | (modification des parcours)        |                               |
| 8 | Doseur distributeur d'essence | 16 | Ajutage calibré $\phi$ 3,4 mm      |                               |
|   |                               |    | 16                                 | Ajutage calibré $\phi$ 0,5 mm |



## POMPES DE GAVAGE – JAUGES

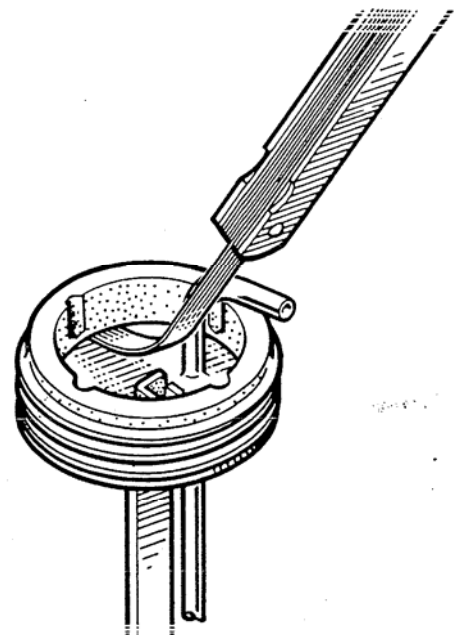
### Méthode de serrage des bouchons

- Effectuer un pré-serrage à 2 daN.m (outil MS.934).
- Desserrer le bouchon.



85 253

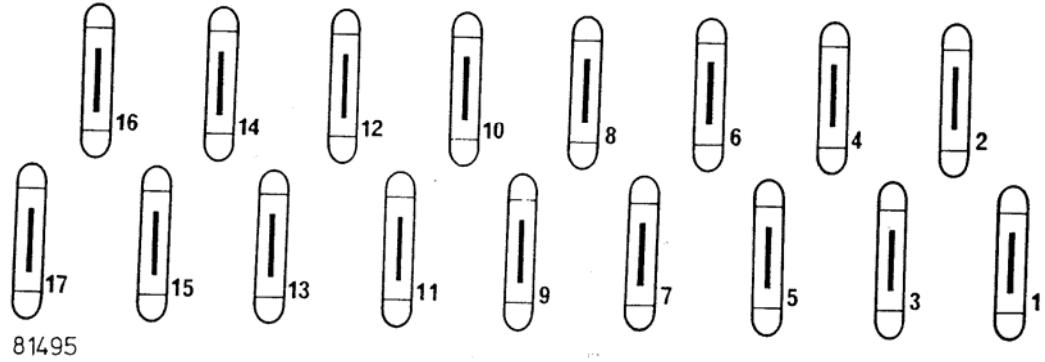
- Intercaler une cale d'épaisseur de 0,15 mm entre le bouchon et la platine.
- Serrer le bouchon à la main.
- Retirer la cale.
- Serrer le bouchon d'un 1/4 de tour.



85 414

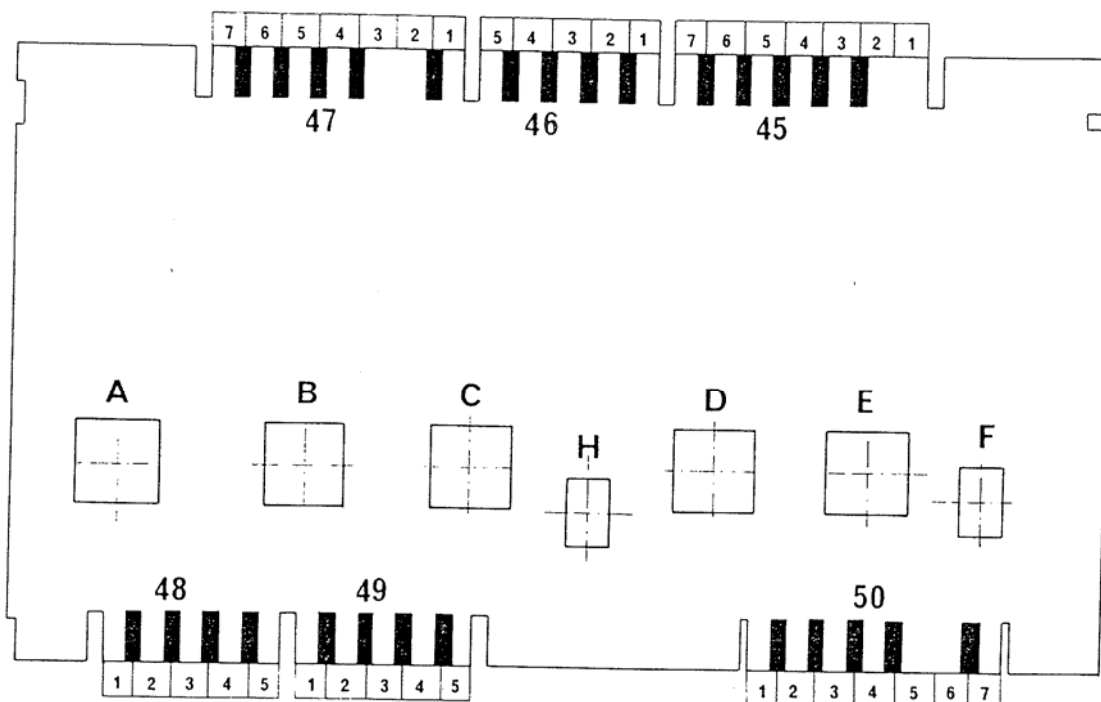
# ÉLECTRICITÉ

## FUSIBLES



N° des fusibles	Intensité	Affectation
1	8 A	Centrale clignotante – contact « Stop »
2		
3	16 A	Entrée démarreur
4	5 A	Sortie tiroir d'air
5		
6	16 A	Allume-cigare – plafonnier – groupe moto-ventilateur arrière
7	5 A	Lanternes gauches
8	16 A	Combiné essuie-vitre – lave-vitre
9		
10	5 A	Lanternes droites
11	16 A	Lève-vitre porte avant gauche
12	5 A	+ contact rétroviseur
13	16 A	Lève-vitre porte avant droite
14	5 A	Tableau
15	16 A	Contacteur feux marche arrière – lunette arrière
16	5 A	+ contact injection
17	16 A	Rhéostat ventilateur de chauffage – essuie-vitre lunette arrière

## PLATINE DE SERVITUDES



84181

Repères	Organes	Repères	Organes
A	Centrale clignotante	E	Relais après contact
B	Relais avertisseur	F	Non utilisé
C	Relais projecteurs additionnels	H	+ alimentation
D	Relais après contact		

## BRANCHEMENT DES CONNECTEURS

### Connecteur 45

- 1 - + lunette arrière dégivrante
- 2 - + feux de marche arrière
- 3 - + relais de tachymètre
- 4 - + lève-vitre droit
- 5 - + contact tableau de bord
- 6 - + lève-vitre gauche
- 7 - + lanternes droites

### Connecteur 46

- 1 - + rétroviseur électrique
- 2 - + lanternes gauches
- 3 - Lanternes gauches
- 4 - Lanternes droites /éclairage façade
- 5 - + essuie-vitre

### Connecteur 47

- 1 - Non utilisé
- 2 - + allume-cigare/+ plafonnier
- 3 - + moto-ventilateur arrière
- 4 - + sortie fusible démarreur
- 5 - + avant fusible de tachymètre
- 6 - + après fusible de tachymètre
- 7 - Non utilisé

### Connecteur 48

- 1 - + centrale clignotante
- 2 - + contact stop
- 3 - + témoin clignotants
- 4 - + inverseur clignotants
- 5 - + entrée fusible démarreur

### Connecteur 49

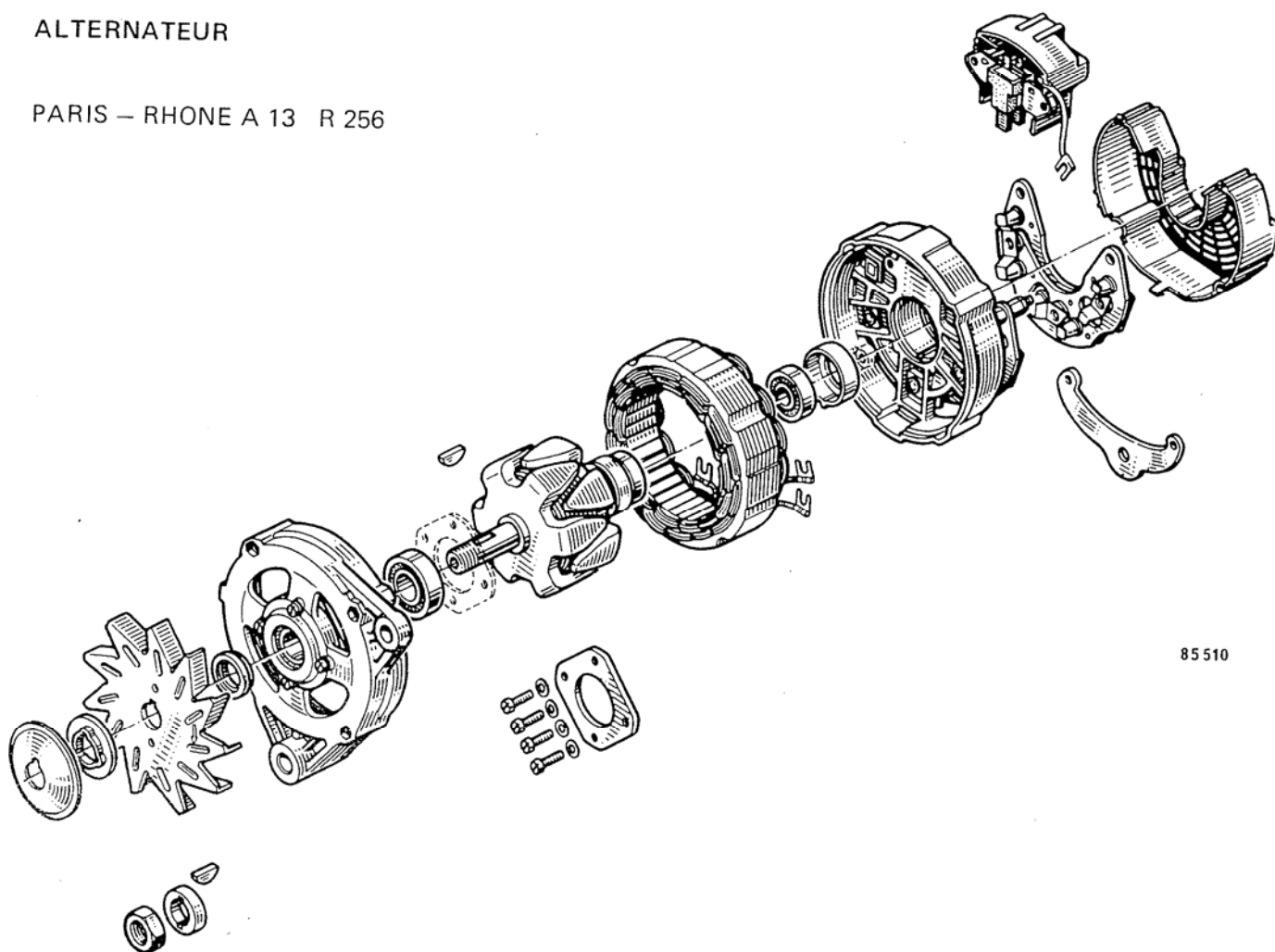
- 1 - + compresseur avertisseur
- 2 - Excitation relais-avertisseur
- 3 - Non utilisé
- 4 - + projecteurs additionnels
- 5 - Excitation relais projecteurs additionnels

### Connecteur 50

- 1 - Masse platine servitudes
- 2 - + après contact platine de servitudes
- 3 - Non utilisé
- 4 - Non utilisé
- 5 - + contact interrupteur de chauffage
- 6 - + moteur essuie-vitre arrière

# ALTERNATEUR

PARIS – RHONE A 13 R 256

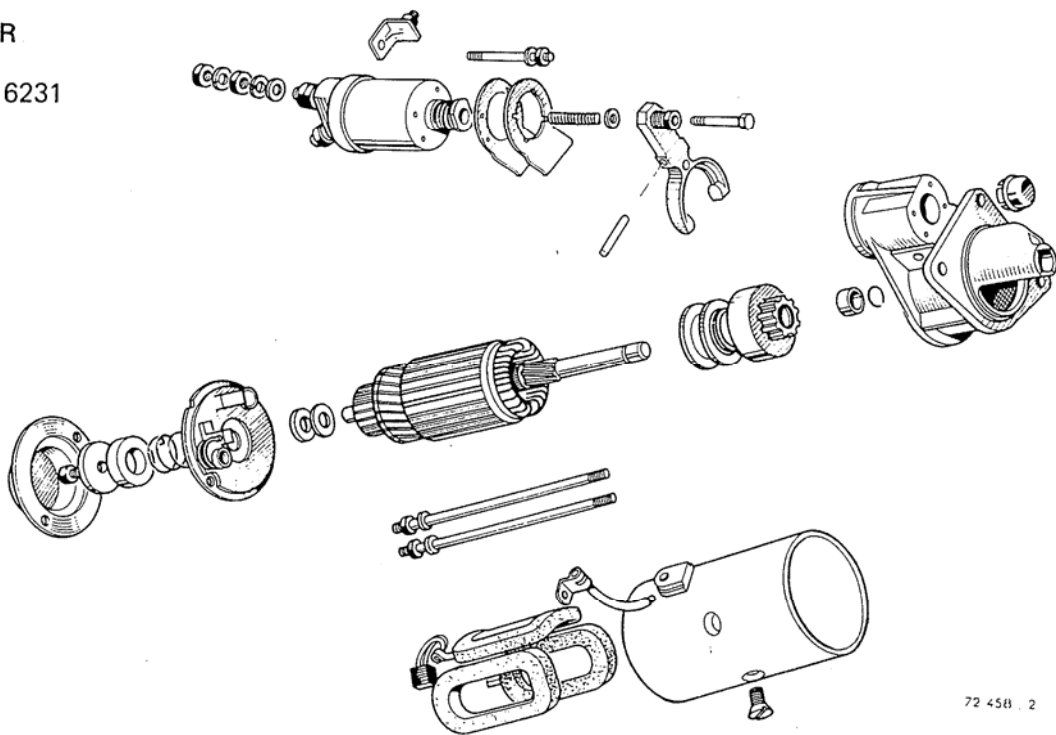


85510

## CARACTERISTIQUES POUR CONTROLE AU BANC

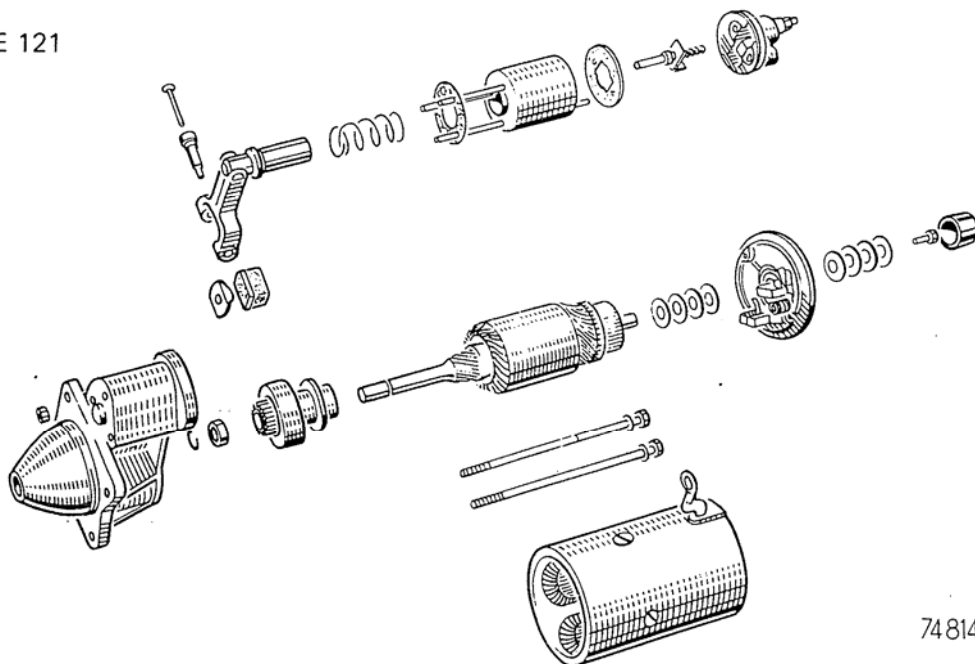
MARQUE	TYPE	CONTROLE APRES 15 min. D'ECHAUFFEMENT				
		Tension de contrôle (volts)	1er Point		2ème Point	
			Régime N1 (tr/min)	I1 (ampères)	Régime N2 (tr/min)	I2 (ampères)
Paris – Rhône	A 13 R 256	14	1 200	10	6 000	48

DEMARREUR  
 DUCELLIER 6231



72 458 2

PARIS — RHONE D8E 121



74814

CARACTERISTIQUES POUR CONTROLE AU BANC

MARQUE	TYPE	PUISSANCE	COUPLE PIGNON BLOQUE	INTENSITE PIGNON BLOQUE
Ducellier	6231	600 W	1,1 daN.m	360 Amp.
Paris — Rhône	D8E 121			

# EMBRAYAGE

## DEPOSE – REPOSE

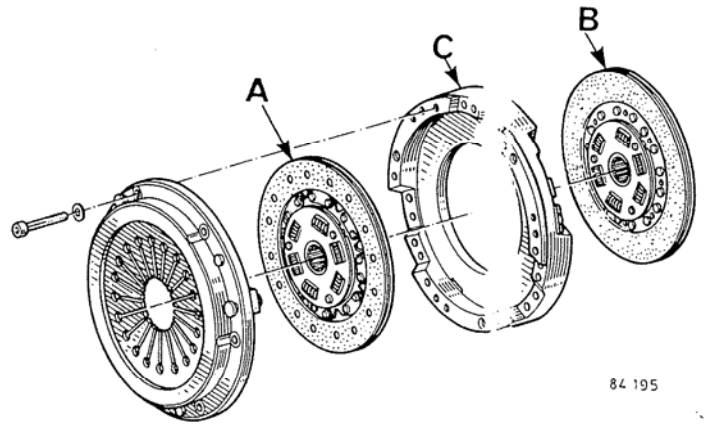
La dépose ne présente pas de particularité.

## REPOSE

Mettre le disque le plus épais (A) (garniture rivetée) côté boîte de vitesses.

Mettre le plateau intermédiaire (C) puis placer le disque le moins épais (B) (garniture collée) côté volant moteur.

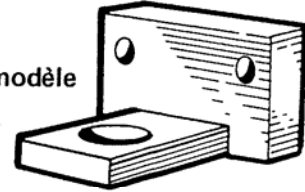
Centrer l'ensemble à l'aide d'un arbre primaire de boîte de vitesses 369-04 ou 09.



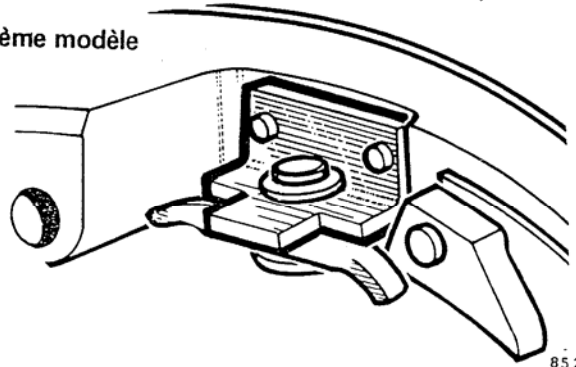
## PLATEAU INTERMEDIAIRE

Remplacer systématiquement le plateau intermédiaire 1er modèle par le plateau 2ème modèle, les équerres de fixation étant renforcées.

1er modèle



2ème modèle

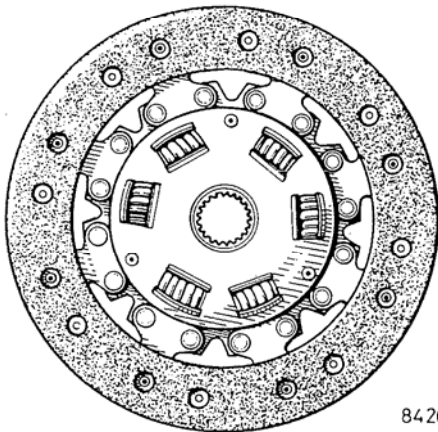


## FRICITION D'EMBRAYAGE

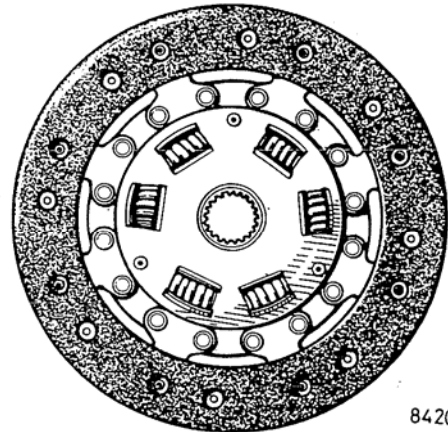
Renforcement du flasque de la friction par suppression des huit évidements périphériques.

Remplacer systématiquement le 1er montage par le 2ème montage :

1er montage



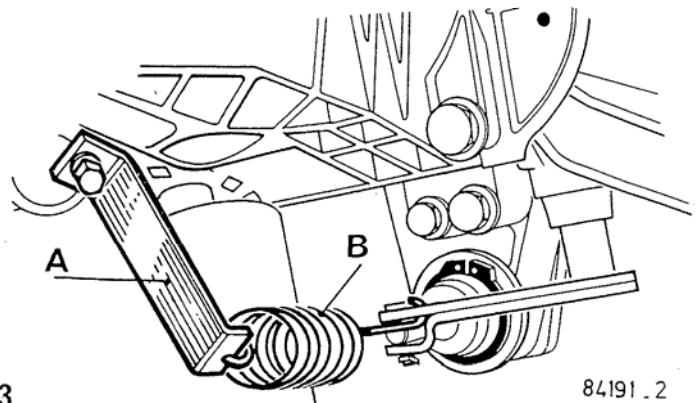
2ème montage



## COMMANDE DE DEBRAYAGE

Adaptation d'un ressort de rappel :

Mettre en place le support de ressort (A), et le ressort de rappel (B) suivant le dessin ci-contre.

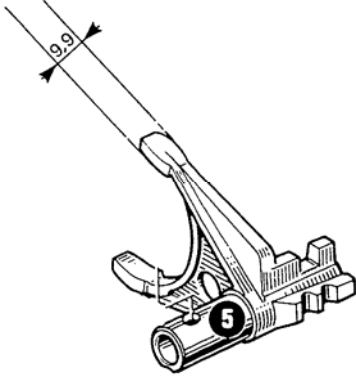
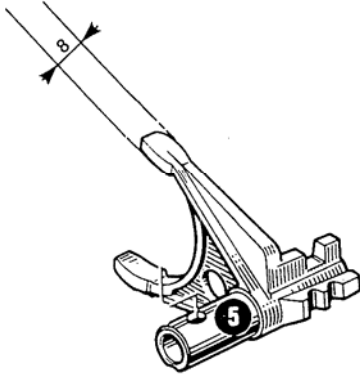
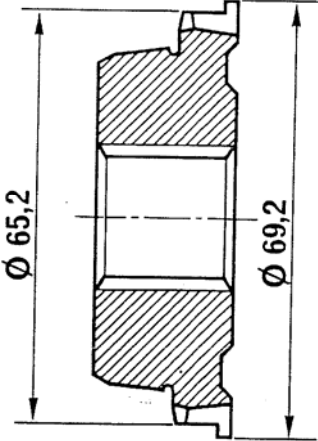
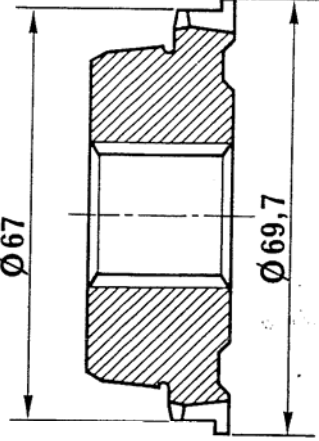
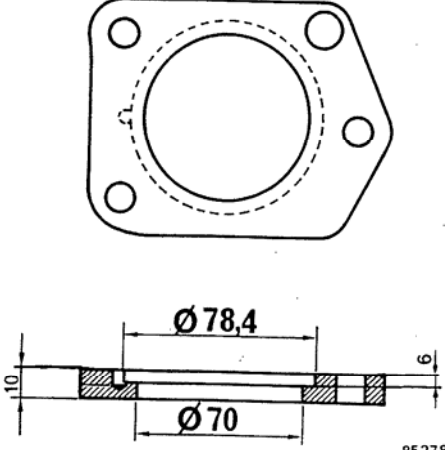
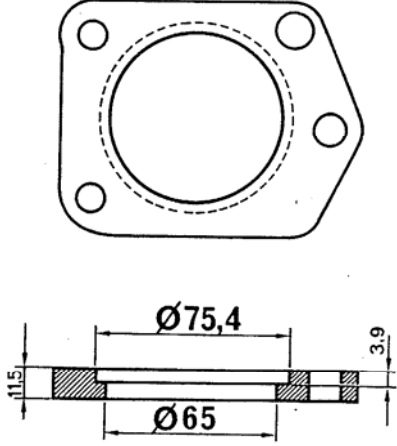


# BOITE DE VITESSES

Montage à partir du 1000<sup>e</sup> véhicule de la boîte de vitesses type 369 indice 09 de réparation et de réglages identiques à la boîte 369 indice 00 (voir MR 212).

PARTICULARITES DE LA BOITE 369-09 PAR RAPPORT A LA BOITE 369-04 :

## PIGNONNERIE DE 5<sup>ème</sup> VITESSE

PIECES	BVM 369-04	BVM 369-09
<p>FOURCHETTE DE 5<sup>ème</sup></p>		
<p>CRABOT DE 5<sup>ème</sup></p>	 <p style="text-align: right;">85 277</p>	 <p style="text-align: right;">85 277-1</p>
<p>PLAQUE ARRET ROULEMENT</p>	 <p style="text-align: right;">85 278</p>	 <p style="text-align: right;">85 279</p>

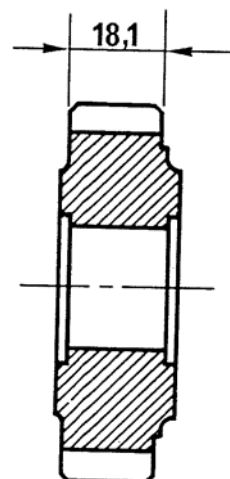
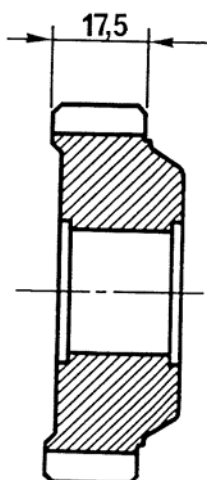


PIECES

BVM 369-04

BVM 369-09

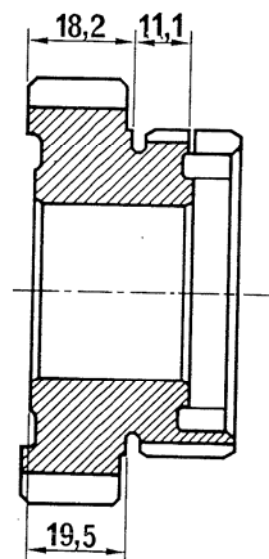
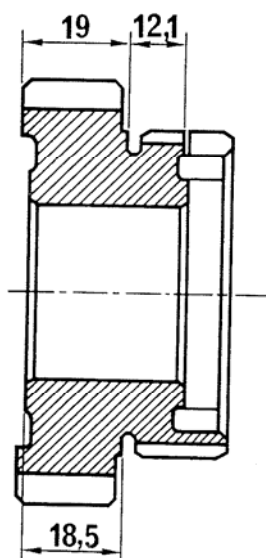
PIGNON  
FIXE DE  
5ème



85274

85275

PIGNON  
FOU DE  
5ème

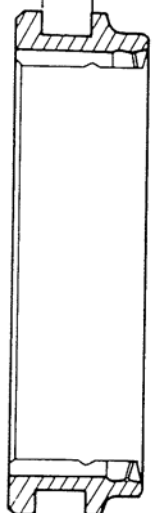


85276

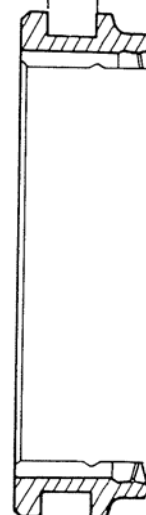
85276-1

BALADEUR  
DE  
5ème

10



8,1



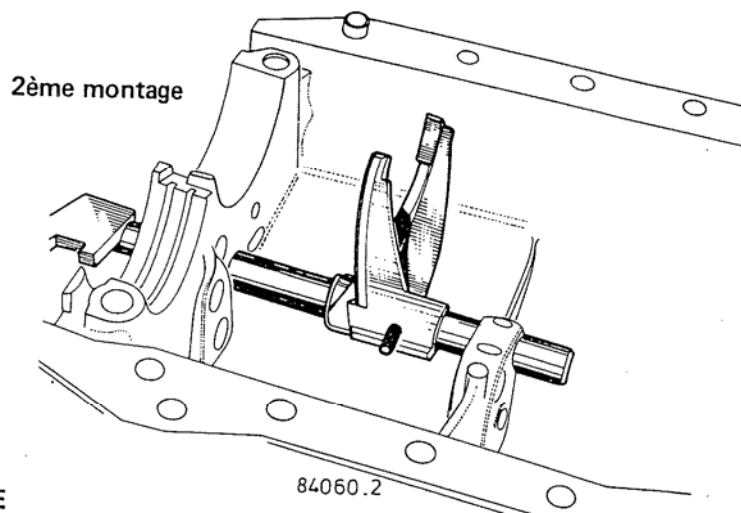
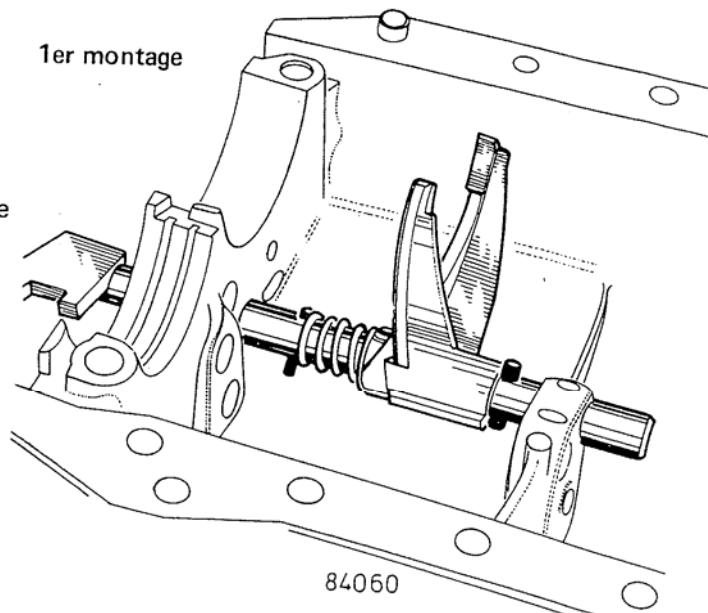
84739

84739

### FOURCHETTE DE 1-2 et AXE DE FOURCHETTE

Remplacer systématiquement la fourchette coulissante par une fourchette fixe.

Remplacer aussi l'axe de fourchette, les perçages ne correspondent pas.



### MODIFICATIONS DES BILLAGES DES AXES DE FOURCHETTES 1/2 - 3/4 - 5ème

Deux formes de billage existent suivant les montages.

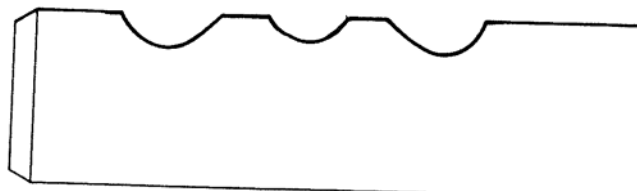
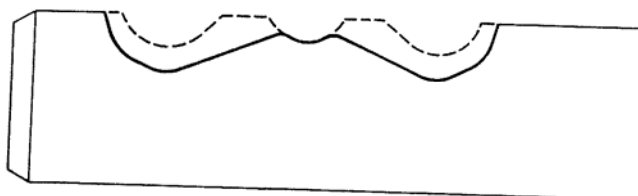
1er montage BV 369-04

2ème modèle - - - -

1er modèle ————

2ème montage

BV 369-09



### CARTER ARRIERE

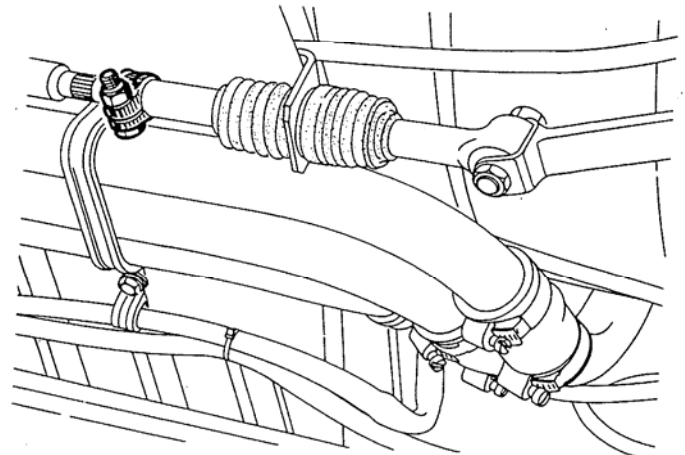
LE PAS DES VIS DE FIXATION DU CARTER ARRIERE CHANGE SUIVANT L'INDICE DE BOITE. CES VIS NE SONT PAS INTERCHANGEABLES.

## COMMANDE DE SELECTION

### GRAISSAGE

Oter les caoutchoucs protège-paliers et étaler de la graisse ELF MULTI sur l'axe et sur le palier de la commande.

Remettre en place les caoutchoucs. Graisser aussi les rotules de commande de vitesses.



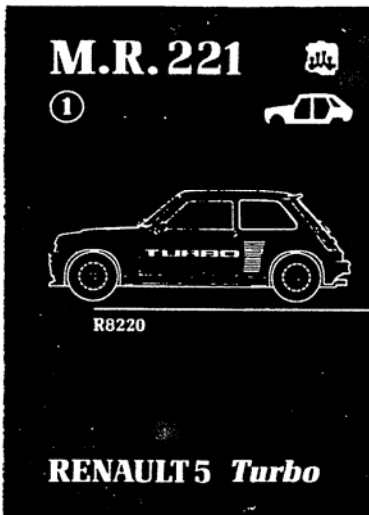
84193

## FREINAGE

### CONTROLE DU TARAGE DU REPARTITEUR DOUBLE EFFET

Pression AVANT	Pression ARRIERE
60 bars	23 bars $\begin{matrix} + 0 \\ - 3 \end{matrix}$

Nota : Ce répartiteur n'est pas réglable.



M O T E U R

# I.S.

INFORMATIONS SERVICE  
SERVICE INFORMATION  
SERVICE-INFORMATIONEN  
SERVICE INFORMATION  
INFORMACIONES SERVICIO  
INFORMAZIONI SERVIZIO  
SERVICE INFORMATIE  
SERVICEINFORMATION  
INFORMAÇÃO SERVIÇO

1

JUILLET 1981  
Edition française

RENAULT 5 TURBO  
(R. 8220)

01 001 561

Cette note intéresse l'atelier, la réception, le MPR

CODE I.T. : 1 530

### ETANCHEITE DU CIRCUIT D'ADMISSION

Sur les véhicules manifestant un manque de performances, avant de procéder au remplacement du turbo-compresseur, nous vous demandons d'effectuer les opérations décrites ci-après, afin de s'assurer qu'il n'existe aucune fuite au collecteur d'échappement, et surtout sur le circuit d'admission :

- 1/ Pincer la durite inférieure du régulateur de pression de commande (repère bleu)
- 2/ Pincer la durite entre boîtier papillon et waste-gate
- 3/ Pincer la durite reliant le débitmètre et le by-pass de réglage ralenti
- 4/ Remplacer la vis de réglage de ralenti par une vis percée et munie d'une valve
- 5/ Brancher un tuyau air comprimé équipé d'un détendeur et monter progressivement la pression
- 6/ Contact mis, contrôler le bon fonctionnement du témoin alerte de pression de suralimentation, en maintenant à la main le pressostat
- 7/ Descendre la pression jusqu'à ce que le pressostat se ferme
- 8/ A l'aide d'eau savonneuse ou d'une bombe "1000 bulles" Air Liquide, procéder à la détection de fuite sur tout le circuit d'admission

NOTA : En accélération brutale sur les intermédiaires, l'augmentation de pression à l'admission est telle qu'une légère fuite est possible au niveau du pressostat.

### MODIFICATION APRES-VENTE

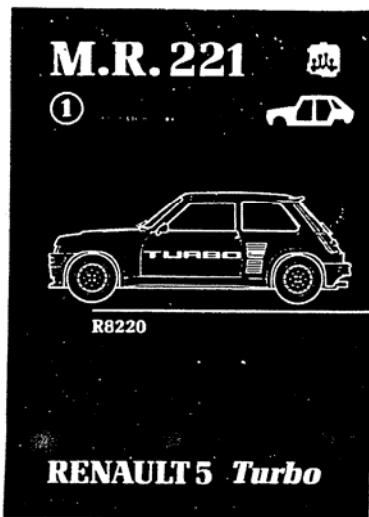
Interposition de rondelles référence : 60 01 001 561\* (épaisseur 2 mm) jusqu'à obtention d'une précontrainte de 9 daN.

L'interposition de 3 rondelles (épaisseur totale 6 mm) entre le ressort et le clapet sur échangeur, assure cette précontrainte de 9 daN.

Assurer l'étanchéité des 2 vis CHC de fixation de la soupape (à l'aide de CAF 4, par exemple).

\*Ces pièces sont à commander au MPR DE DIEPPE.

IT.G. - Sce 04.28



M O T E U R

# I.S.

INFORMATIONS SERVICE  
 SERVICE INFORMATION  
 SERVICE-INFORMATIONEN  
 SERVICE INFORMATION  
 INFORMACIONES SERVICIO  
 INFORMAZIONI SERVIZIO  
 SERVICE INFORMATIE  
 SERVICEINFORMATION  
 INFORMAÇÃO SERVIÇO

2

JUILLET 1981  
 Edition française

RENAULT 5 TURBO  
 (R. 8220)

Cette note intéresse l'atelier, la réception, le MPR

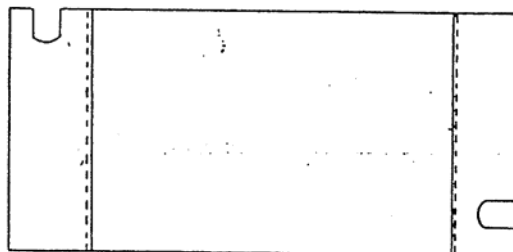
CODE I.T. : 1 760

DETERIORATION DU MOTEUR ELECTRIQUE D'EXTRACTEUR D'AIR CHAUD DU COMPARTIMENT MOTEUR

Il se peut que, sur certains véhicules, les projections venant de la roue AR D détériorent le moteur électrique d'extracteur d'air chaud du compartiment moteur.

Aussi, lors du passage du véhicule en atelier, veuillez monter un écran de protection n° 60 01 002 246\*.

L'opération s'effectue par le dessous du véhicule, simplement en desserrant les deux vis de fixation du GMV d'extraction.



\*Ces pièces sont à commander au MPR DE DIEPPE.

IT.G. - 04.28

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault. La reproduction ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.

© Régie Nationale des Usines RENAULT 1981

F. ..D.. ..It.NL.

7701448358

Printed in France