

Remplacement de la cartouche filtrante

Chaque fois que l'indicateur de colmatage le signale, remplacer la cartouche filtrante.

- 1° Desserer les écrous à oreilles fixés sur le boîtier du filtre et retirer le panneau préfiltre.
- 2° Enlever la cartouche PAMIC usagée et la jeter.
NE PAS NETTOYER NI L'UTILISER DE NOUVEAU.
- 3° Toujours inspecter l'intérieur du boîtier pour s'assurer qu'il ne renferme aucun corps étranger.
- 4° Placer la nouvelle cartouche dans le boîtier.
- 5° Essuyer à l'eau extérieure du panneau préfiltre, le remettre en place et serrer convenablement les écrous à oreilles.
- 6° Vérifier le tuyau métallique souple et les attaches (collines). S'assurer de l'étanchéité de l'ensemble sans oublier la jonction de l'aspirateur.
- 7° Remettre l'indicateur de colmatage à zéro.

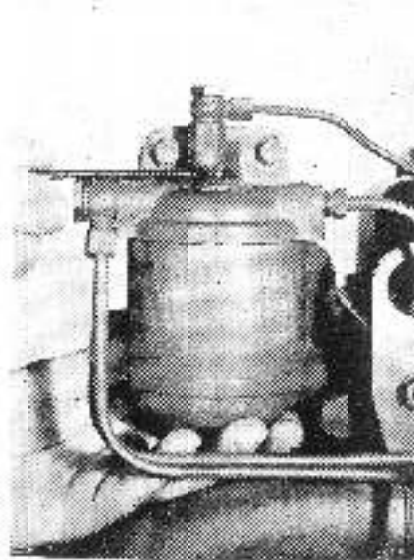


Fig. 25

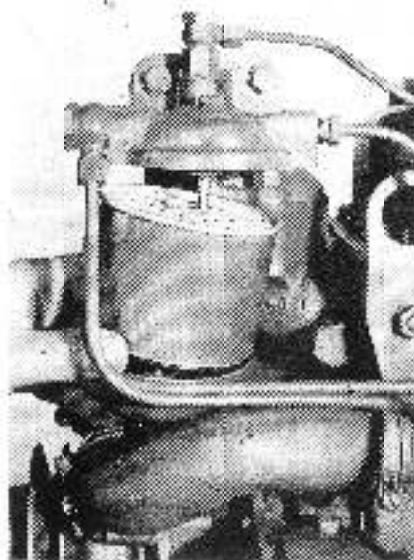


Fig. 26

Entretien du circuit de combustible

La longévité de la pompe d'injection et des injecteurs dépend essentiellement de la parfaite propreté du combustible utilisé (voir p. 7) qui ne doit contenir ni eau, ni boue, ni autre matière étrangère — ce qui impose la stricte observation des périodicités d'entretien des filtres et préfiltres décanseurs à carburant.

Préfiltres décanseurs :

Vidanger à intervalles réguliers (tous les jours si nécessaire), l'eau accumulée. Le niveau maximal doit rester inférieur à un centimètre au-dessous de la base de l'élément filtrant.

Remplacer l'élément filtrant aux mêmes fréquences que l'élément du filtre à combustible, ou lorsque le moteur donne des signes de sous-alimentation.

Lorsque le boîtier décanseur est incorporé à la pompe d'alimentation, déposer la cuve en verre (fig. 13) en desserrant l'étrier de fixation, sortir le tamis (fig. 14). Nettoyer à l'essence la cuve et le tamis, remonter l'ensemble en s'assurant de l'étanchéité du joint.

Filtre à combustible (fig. 25 et 26) :

Toutes les 400 heures, remplacer l'élément filtrant :

- Nettoyer, extérieurement le filtre à combustible.
- Dévisser la vis centrale d'assemblage (fig. 25).
- Séparer la cuve de la tête du filtre.
- Sortir l'élément filtrant qui ne doit jamais être nettoyé (fig. 26).
- Nettoyer avec du gas-oil propre la cuve et la tête du filtre.
- Vérifier l'état des joints d'étanchéité, les remplacer s'ils sont endommagés.
- Mettre en place un élément filtrant neuf sur la cuve et monter (fig. 26) l'ensemble sur la tête du filtre ; s'assurer que les joints d'étanchéité sont bien contrôlés avant de serrer la vis d'assemblage.
- Après remplacement de l'élément filtrant, effectuer la purge du circuit comme il est indiqué page 28.

Pendant les périodes froides, effectuer le remplacement de l'élément filtrant à un kilométrage ou à un nombre d'heures plus rapproché pour éviter le risque de colmatage dû à un dépôt possible de paraffine sur le papier filtrant.

Pompe d'injection

La rupture des plombs entraîne le retrait de la garantie.

Toutes les réparations doivent être faites par un spécialiste agréé du niveau du fabricant.

Ensembles porte-injecteurs/injecteurs

Si le moteur démarre mal, s'il manque de puissance, ou ne tourne pas correctement, et des buffées de fumée noire apparaissent à l'échappement : faire vérifier les injecteurs.

La vérification des ensembles injecteurs/porte-injecteurs et le remplacement des injecteurs ne peuvent être faits que par un spécialiste. Il est donc utile de posséder quelques ensembles porte-injecteurs/injecteurs tarés et convenablement embellés.

Pour effectuer le remplacement d'un ensemble :

- Commencer par nettoyer soigneusement l'emplacement des injecteurs sur la culasse.
- Déposer complètement la tuyauterie d'alimentation haute pression.

- Desserrer les écrous de fixation de la bride et retirer l'ensemble porte-injecteur/injecteur. Pour faciliter le décollage du joint en cuivre, taper légèrement sur le porte-injecteur avec un jet en bronze.
- S'assurer de la parfaite propreté du siège.
- Placer l'ensemble neuf ou vérifié dans son logement, avec une rondelle en cuivre rouge neuve.
- Prendre soin de ne pas cogner l'injecteur.
- Serrer progressivement et alternativement les deux écrous de fixation au couple de 1,4/1,3 m.daN.
- S'assurer pendant l'opération que l'ensemble est bien centré.
- Remonter la tuyauterie d'alimentation haute-pression.

Tuyauteries :

Vérifier régulièrement le serrage des raccords des tuyauteries « basse » et « haute pression ». Si des fuites apparaissent y remédier immédiatement.
Vérifier également le serrage des barrettes de fixation des tuyauteries haute pression.

Purge du circuit de combustible (fig. 27 à 30).

La purge du circuit de combustible est nécessaire : lors de la première mise en route, après un arrêt prolongé, lors du remplacement de l'élément du filtre à combustible, en cas de prise d'air dans le circuit, ou si le moteur s'est arrêté faute de combustible.

- Desserrer la vis de purge (3, fig. 29) situés à la partie supérieure de la pompe d'injection (fig. 27).
- Desserrer la vis de purge (2, fig. 29) situés sur la tête hydraulique de la pompe d'injection (fig. 28).
- Actionner le levier d'amorçage (fig. 16) d'amorçage de la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible sorte des points de purge exempt de bulles d'air puis resserrer les vis dans l'ordre suivant :

- 2 — vis de purge sur tête hydraulique (fig. 28).
- 3 — vis de purge sur couvercle régulateur (fig. 27).

- Desserrer le raccord (4, fig. 29) à l'orifice d'entrée de la pompe d'injection puis actionner le levier de la pompe d'alimentation. Resserrer le raccord (fig. 30) dès que ce point est purgé.
- Desserrer les raccords côté injecteurs de deux des tuyauteries d'injection puis faire tourner le moteur à l'aide du démarreur pour purger ces derniers points. Resserrer ensuite les raccords.

Nota : Si le levier d'amorçage (fig. 16) de la pompe d'alimentation se trouve au sommet de la came d'entraînement, il ne sera pas possible d'actionner le levier à la main. Faire tourner, alors, le moteur d'un tour.

Si après la purge le moteur démarre, puis s'arrête après quelques minutes de fonctionnement, ou s'il manque de puissance et si l'on constate la présence d'air dans le circuit, rechercher une prise d'air possible dans le circuit d'aspiration, avant de refaire la purge.

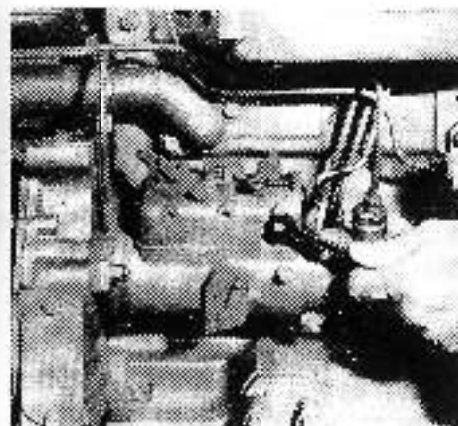


Fig. 27

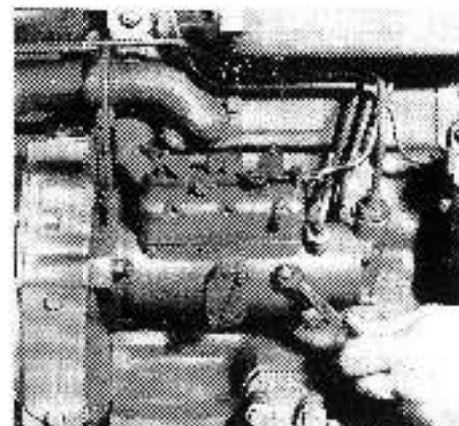


Fig. 28

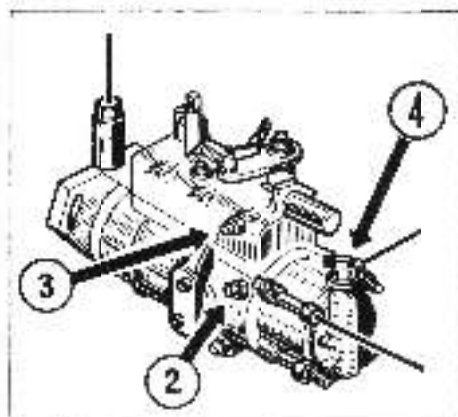


Fig. 29

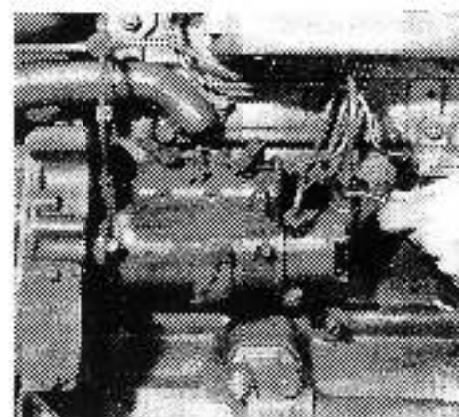


Fig. 30

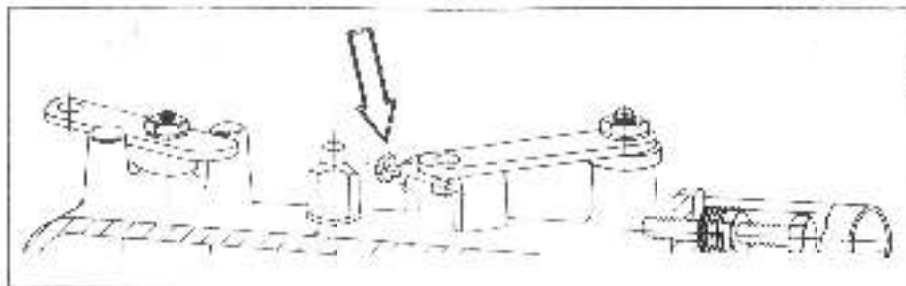


Fig. 31

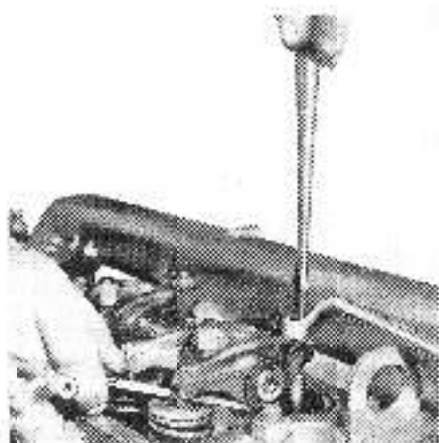


Fig. 32

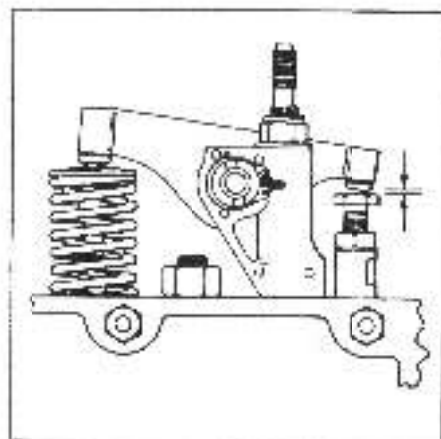


Fig. 33

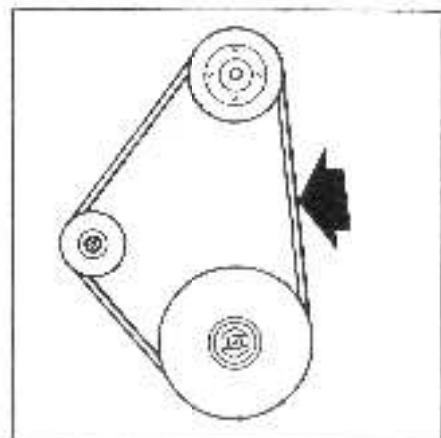


Fig. 34

Réglage du jeu aux culbuteurs

Toutes les 400 heures, vérifier l'état des ressorts des soupapes et régler le jeu aux culbuteurs qui doit être de 0,25 mm moteur chaud et 0,30 mm moteur froid (voir fig. 32 et 33).

Procéder comme suit :

- Faire tourner le vilebrequin jusqu'à ce qu'il soit au P.M.H. n° 1, les soupapes du cylindre n° 1 étant fermées.
- Régler les jeux des soupapes numéros 1-2-3.
- Faire tourner le vilebrequin de 360° (1 tour).
- Régler les jeux des soupapes n° 4 et 6.

Réglage du régime de ralenti (fig. 31).

Le contrôle ou le réglage du régime de ralenti se fait moteur chaud. On augmente le régime de ralenti en tournant la vis fig. 31 sens horloge. On diminue le régime de la même manière en tournant la vis sens inverse horloge.

Tension des courroies

Pour assurer une charge normale de l'alternateur ou de la dynamo et un fonctionnement normal de la pompe à eau, il est nécessaire que les courroies d'entraînement soient correctement tendues — une tension exagérée risque de provoquer une usure rapide et la déformation des roulements de la pompe à eau et de l'alternateur ou de la dynamo.

Toutes les 200 heures vérifier la tension des courroies. Si nécessaire, desserrer les écrous de fixation de l'alternateur sur son support et ceux du levier tendeur. Faire pivoter l'alternateur ou la dynamo jusqu'à ce que la tension des courroies entre la poulie du vilebrequin et la génératrice soit telle que, avec une pression normale, la flèche imprimée à chaque brin soit d'environ 10 mm (fig. 34).

Resserrer les écrous de fixation de la génératrice sur son support et ceux du levier tendeur.

Les courroies ne doivent jamais être remplacées séparément, mais toujours par ensemble paire s'il y a lieu.

Après quelques heures de fonctionnement, la tension doit être vérifiée et, si nécessaire, rectifiée.

Profiter toutes les 600 heures, de lubrifier le palier de la dynamo en injectant côté collecteur quelques gouttes d'huile moteur SAE 30 si un orifice de graissage existe.

PROTECTION DES MOTEURS

Protection contre le gel

Si, en dehors des périodes d'utilisation, le moteur est exposé aux intempéries (lorsque la température ambiante s'établit au voisinage de 0°C), il faut prendre des précautions contre le gel, soit en effectuant la vidange complète du système de refroidissement, soit, de préférence, en utilisant un antigel de marque à base d'éthylène glycol.

Si un inhibiteur de corrosion est incorporé à l'antigel, s'assurer auprès du fabricant que ce produit peut être utilisé sans inconvénient pour le circuit de refroidissement (durites, joints, etc.).

Au moment de la vidange du circuit de refroidissement (vidanges séparées du radiateur et du bloc) à la fin de la période hivernale, rincer soigneusement le circuit à l'eau courante avant de relier le plein.

Ces précautions doivent assurer le bon fonctionnement du circuit de refroidissement. Cependant, Motors Perkins S.A. décline toute responsabilité quant aux dégâts occasionnés par le gel ou la corrosion.

Protection interne des moteurs Perkins

Si un véhicule équipé d'un moteur Diesel Perkins doit rester inutilisé pendant plusieurs mois, il est nécessaire de prendre certaines précautions afin d'éviter toute détérioration.

Avant toute chose il est nécessaire de nettoyer avec soin l'extérieur du moteur. La propreté est le premier soin à donner à un moteur Diesel.

En ce qui concerne la protection interne procéder comme suit :

- 1 — Faire tourner le moteur pour l'amener à sa température normale de marche. L'arrêter et vidanger le carter d'huile.
- 2 — Remplacer l'élément filtrant du filtre à huile, nettoyer la cuve et remonter le filtre après avoir partiellement rempli la cuve d'huile (voir page 18).
- 3 — Nettoyer le renfiard.
- 4 — Faire le plein d'huile du carter avec de l'huile moteur neuve ou mieux, de l'huile de stockage, par exemple SHELL « ENSIS ENGINE OIL 30 » ou similaire.
- 5 — Vidanger le réservoir et les filtres à gas-oil. Mettre au moins dans le réservoir 4 à 5 litres de Shell « Fusus A ». Si, en raison de la conception du réservoir, cette quantité est insuffisante : relier le tuyau d'alimentation, avant le filtre à combustible, à un réservoir auxiliaire de faible contenance.
- 6 — Amarrer le circuit.
- 7 — Mettre le moteur en marche et le faire tourner à mi-régime pendant 15 minutes pour chauffer et permettre une parfaite circulation de l'huile.
- 8 — Obtenir la mise à l'air libre du réservoir ou du bouchon remplisseur avec du ruban adhésif imperméable pour éviter la condensation de l'eau au cours de la période de mise hors service.
- 9 — Vidanger l'eau du bloc cylindres et du refroidisseur d'huile si monté. Vérifier que tous les robinets de vidange sont ouverts. S'assurer que la vidange est totale, en enlevant les robinets de vidange et en vérifiant que les orifices ne sont pas obstrués par du tartre. Remonter les robinets.
- 10 — Déposer les injecteurs et pulvériser de l'huile dans les cylindres (10 centilitres au total) et faire effectuer lentement un tour complet au vilebrequin. Reposer les injecteurs.

- 11 — Déposer le filtre à air et la tuyauterie montée entre le filtre et le collecteur d'admission. Boucher soigneusement le collecteur avec du ruban adhésif imperméable.
- 12 — Déposer la tuyauterie d'échappement et boucher la sortie du collecteur avec du ruban adhésif.
- 13 — Déposer la soufflerie du ventilateur.

HUILES DE STOCKAGE POUR CIRCUITS D'ALIMENTATION ET D'INJECTION

Température ambiante minimale pendant stockage

ESSO IL 315	— 4 °C
ESSO IL 1047	— 18 °C
SHELL « FUSUS A » (viscosité spéciale)	— 25 °C
SHELL GRADE « C »	— 18 °C
SHELL GRADE « R »	— 55 °C

Ne pas essayer de remettre en marche le moteur tant que ce dernier ne sera pas resté pendant 24 heures à une température ambiante supérieure de 8°C à la température minimale prévue pour l'huile de stockage, ceci afin de lui permettre un écoulement normal.

Ces huiles inertes sont recommandées par les sociétés de raffinage. Dans le cas de non disponibilité de ces huiles, il est possible de demander à la société de raffinage locale une huile de stockage équivalente dont les caractéristiques essentielles doivent être les suivantes :

- Viscosité : égale au plus à 22 centistokes à la température ambiante minimale envisagée lors de la remise en service du moteur.
- Point d'écoulement : devra être au moins inférieur de 8°C à la température minimale prévue de stockage du moteur.

Les huiles inertes de protection préconisées peuvent ne pas convenir aux opérations de contrôle du débit ou d'essai des pompes.

HUILES DE STOCKAGE POUR CIRCUIT DE GRAISSAGE

B.P.	Protective Oil
ESSO	Motor Protect n° 5
SHELL	ENIS engine Oil 30
TOTAL	TOTAL stockage

Protection de l'équipement électrique

BATTERIES

- a) Déposer les batteries. Au besoin, rétablir le niveau de l'électrolyte avec de l'eau distillée.
- b) Nettoyer les bornes et les enduire de vaseline.
- c) Recharger la batterie.

- d) Placer la batterie dans un endroit sec et frais, à l'abri de la poussière. Éviter les endroits particulièrement froids (risque de gel).
- e) Recharger la batterie une fois par mois.

DEMARREUR — ALTERNATEUR — DYNAMO

Nettoyer les bornes et les enduire légèrement de vasoline. Si le véhicule séjourne à l'extérieur, le démarreur et le tableau de bord doivent être protégés de l'humidité.

Préparation du moteur pour la remise en service

Procéder de la façon suivante :

- 1 — Nettoyer soigneusement le moteur.
- 2 — S'assurer que les robinets de vidange du bloc-cylindres et du radiateur sont fermés. Faire le plein du circuit de refroidissement. S'assurer de l'étanchéité du circuit.
- 3 — Tourner le ventilateur à la main pour s'assurer que les joints de la pompe à eau ne colent pas.
- 4 — Reposer la courroie d'entraînement du ventilateur.
- 5 — Déposer le cache-culbutaux ; graisser la culbuterie avec de l'huile moteur et reposer le cache-culbutaux.
- 6 — Enlever le ruban adhésif du collecteur d'air et remonter le filtre à air. S'assurer que l'élément filtrant est propre, et, s'il s'agit d'un filtre à bain d'huile, remplir la cuve avec de l'huile moteur jusqu'au niveau indiqué.
- 7 — Enlever le ruban adhésif des orifices du collecteur d'échappement et reposer la tuyauterie.
- 8 — Rebrancher la batterie (correctement chargée) et vérifier le niveau de l'électrolyte.
- 9 — Enlever la vaseline des bornes et vérifier que toutes les connexions sont en bon état. Si le démarreur est équipé d'un lanceur, type Bendix, le graisser légèrement avec de l'huile fine. Procéder de la même manière avec les démarreurs coaxiaux « CA 45 », sauf s'ils sont équipés d'un récluse de poussière.
- 10 — Vérifier le niveau d'huile dans le carter moteur ; le renouveler si nécessaire. Si de l'huile de stockage a été utilisée, vidanger et faire le plein avec de l'huile moteur.
- 11 — Enlever le ruban adhésif obturant la prise d'air du bouchon du réservoir à gas-oil ou éventuellement de la prise d'air séparée.
- 12 — Vidanger le réservoir pour éliminer toute eau ou huile résiduelle. Refaire le plein de gas-oil.
- 13 — Changer l'élément du filtre à combustible.
- 14 — Purger le circuit de combustible (filtre, pompe d'injection et tuyauterie d'injection).

Si les recommandations ci-dessus ont été suivies, la remise en service du moteur doit s'effectuer normalement. Cependant Moteurs Perkins S.A. décline toute responsabilité en cas d'incident survenant à la suite d'une période prolongée de non utilisation.

3.152
D3.152

Section PIÈCES DÉTACHÉES

En raison des améliorations continues apportées aux moteurs, les planches d'illustration pièces détachées peuvent comporter quelques variantes.

OU SE PROCURER LES PIÈCES DÉTACHÉES ?

Uniquement par l'intermédiaire d'un distributeur ou agent Perkins. Le vendeur ayant fourni le moteur sera toujours à même de vous renseigner.

N'OUBLIEZ SURTOUT PAS !

La pièce que vous recherchez pour être identifiée nécessite que vous précisiez les renseignements suivants :

- Type et **numéro de série du moteur** : ce numéro est frappé sur le bloc au-dessus de la pompe d'injection. Ne confondez pas le numéro du moteur (frappé) avec un numéro de fonderie (le plus souvent en relief) trouvé à un endroit quelconque du moteur.
- Le nom et le type du matériel sur lequel est monté ce moteur.
- Nom et description de la pièce.

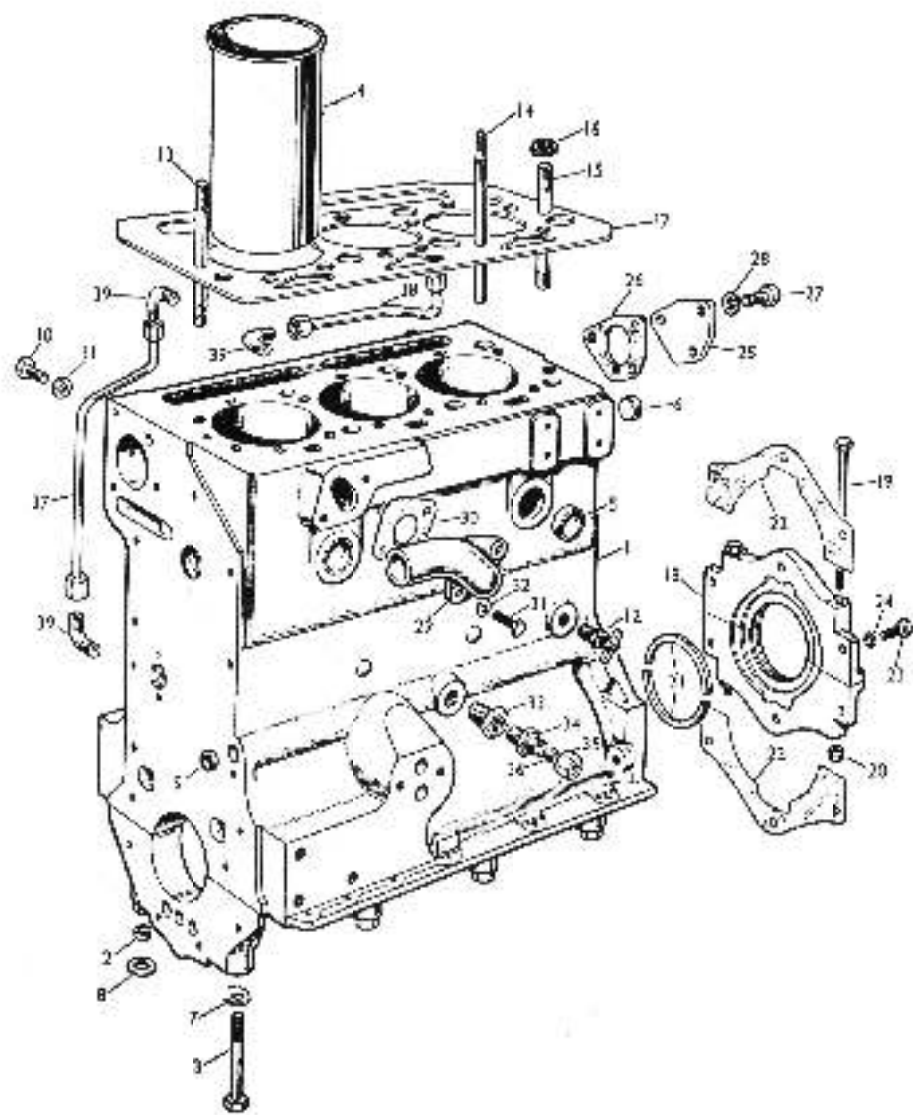


PLANCHE A
BLOC-CYLINDRES

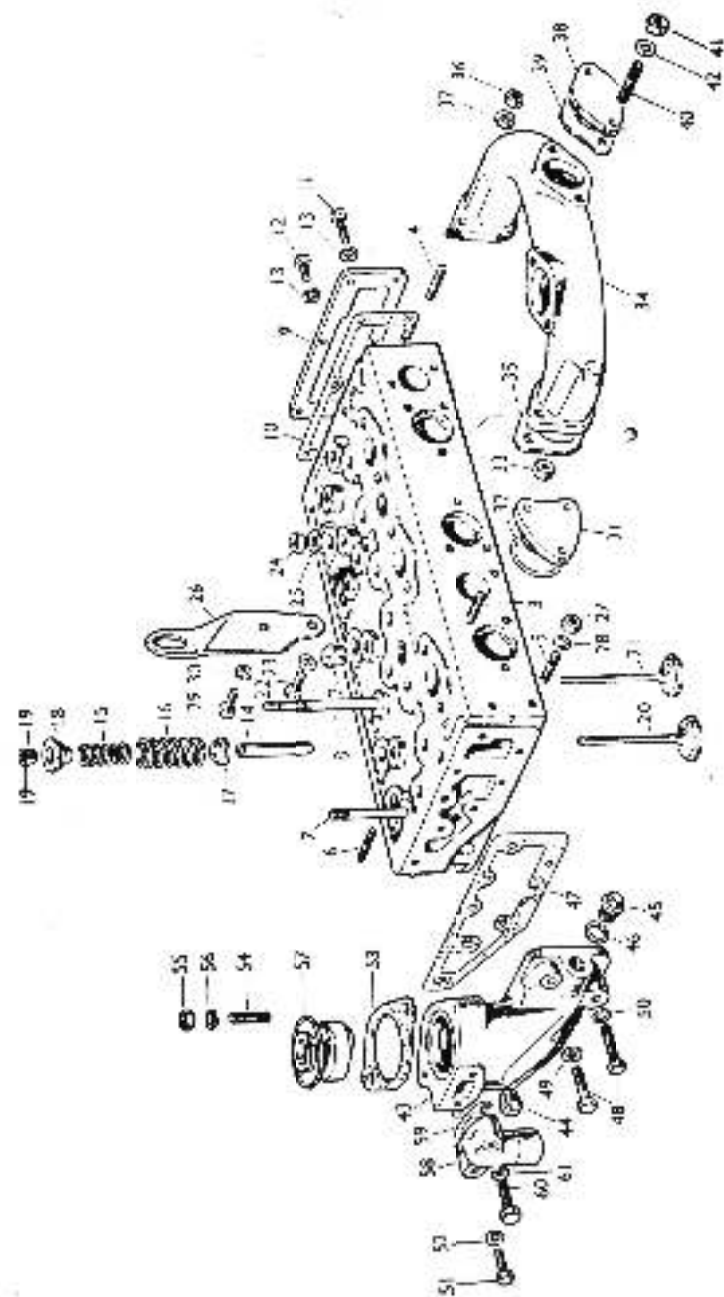


PLANCHE B
CULASSE

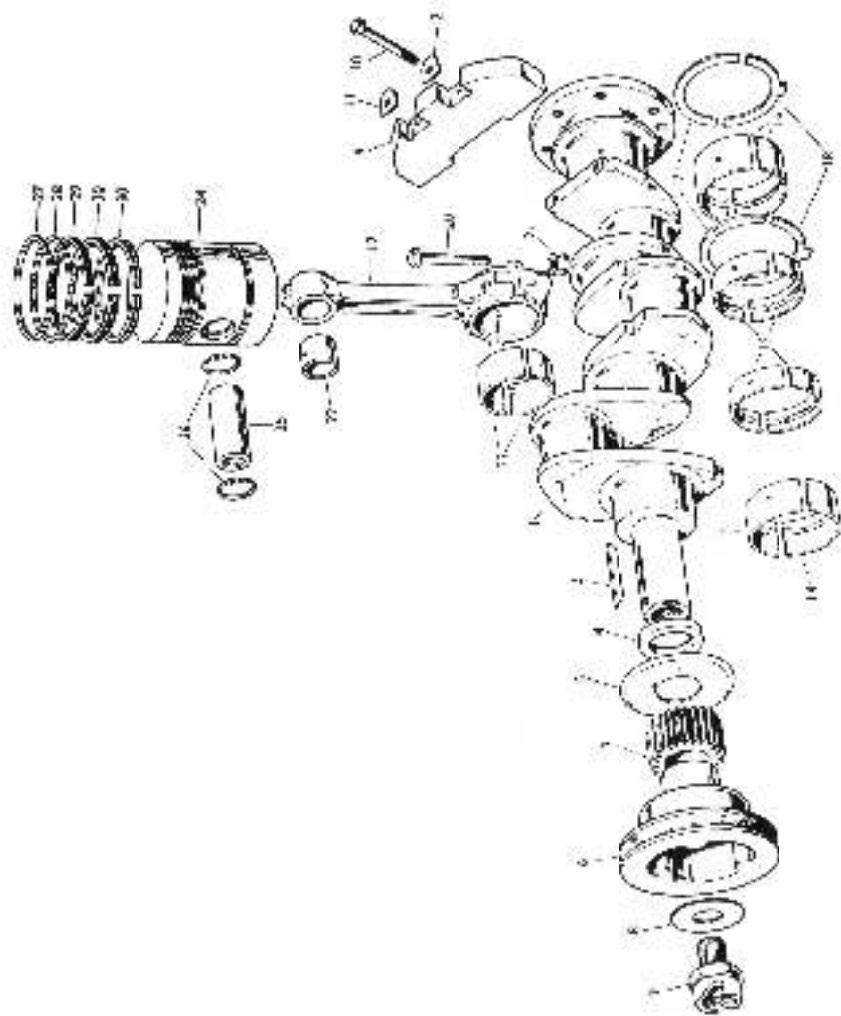


PLANCHE C
VILEBREQUIN

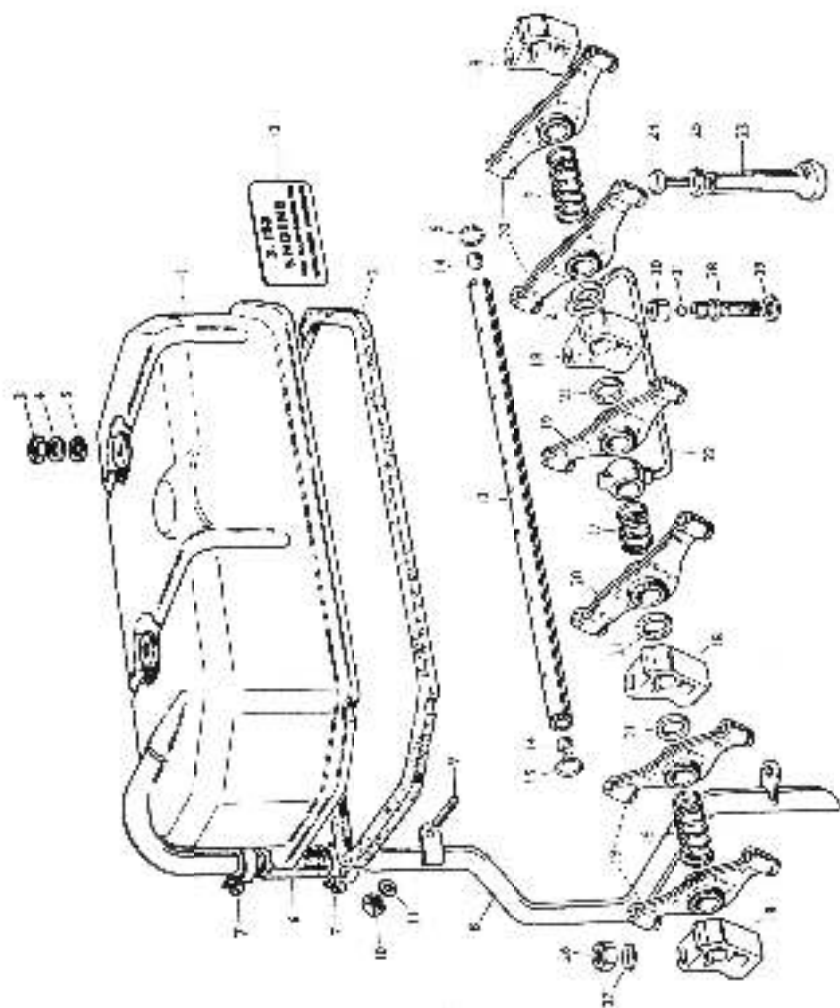


PLANCHE D
COUVRE-CULBUTEURS

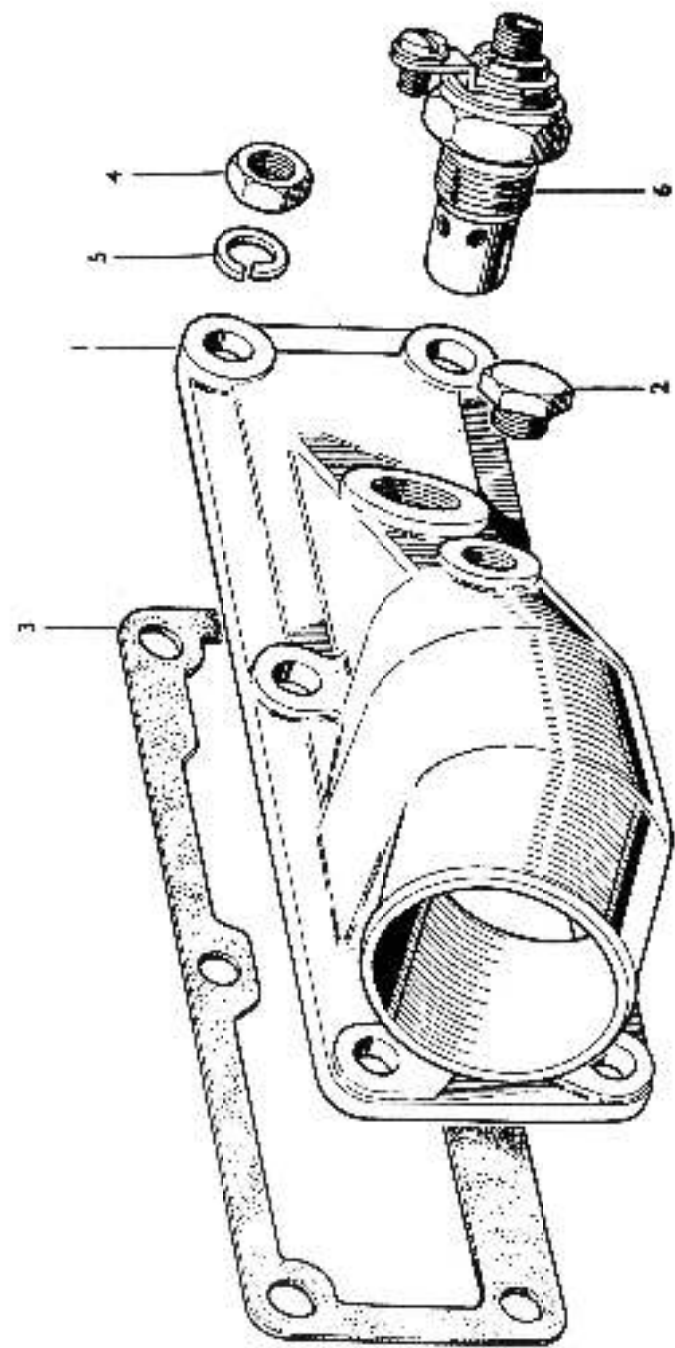


PLANCHE E
COLLECTEUR D'ADMISSION

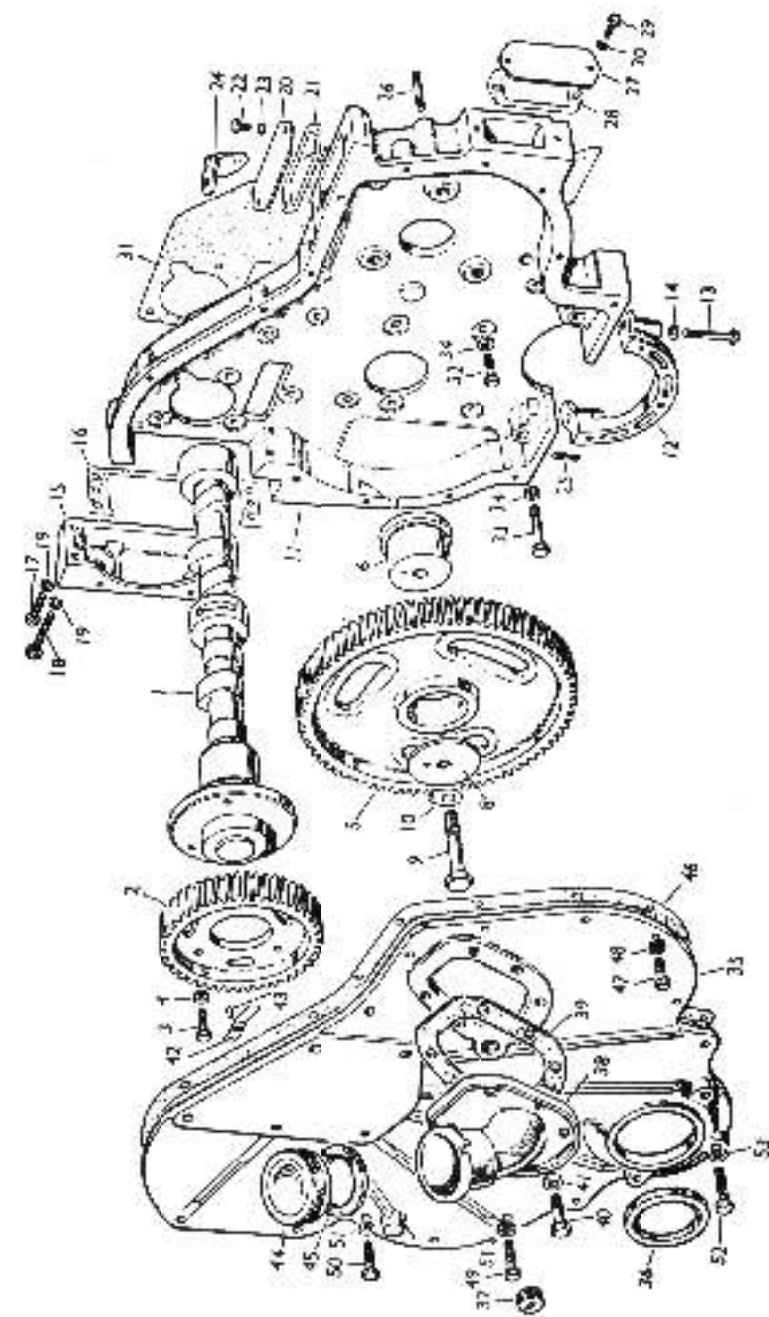


PLANCHE F
DISTRIBUTION

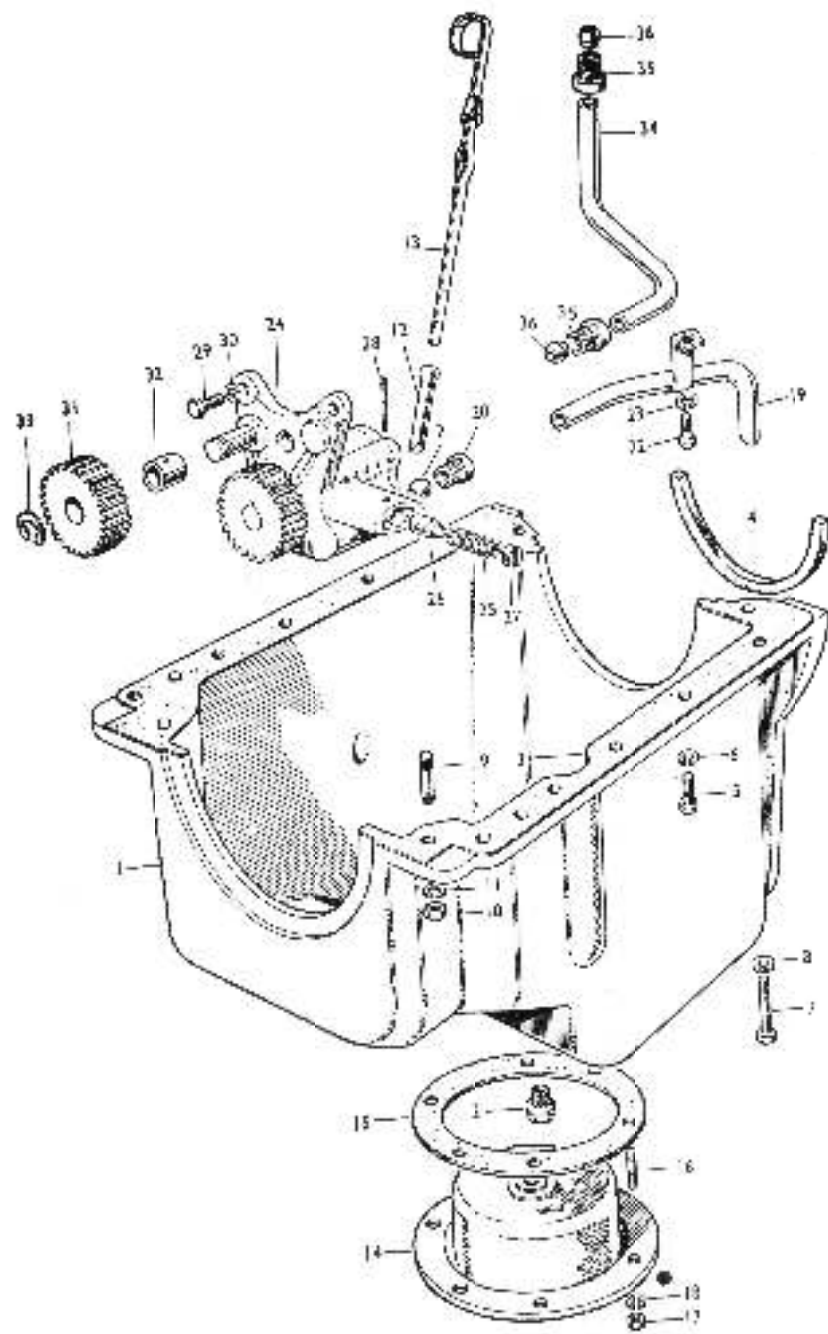


PLANCHE G1
CARTER D'HUILE ET POMPE A HUILE

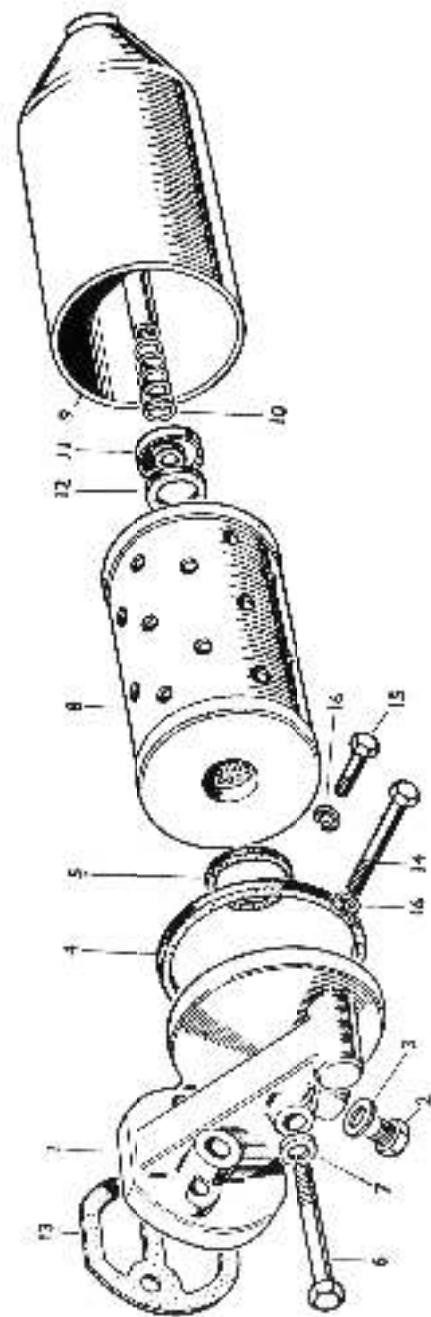


PLANCHE G2
REFROIDISSEUR D'HUILE

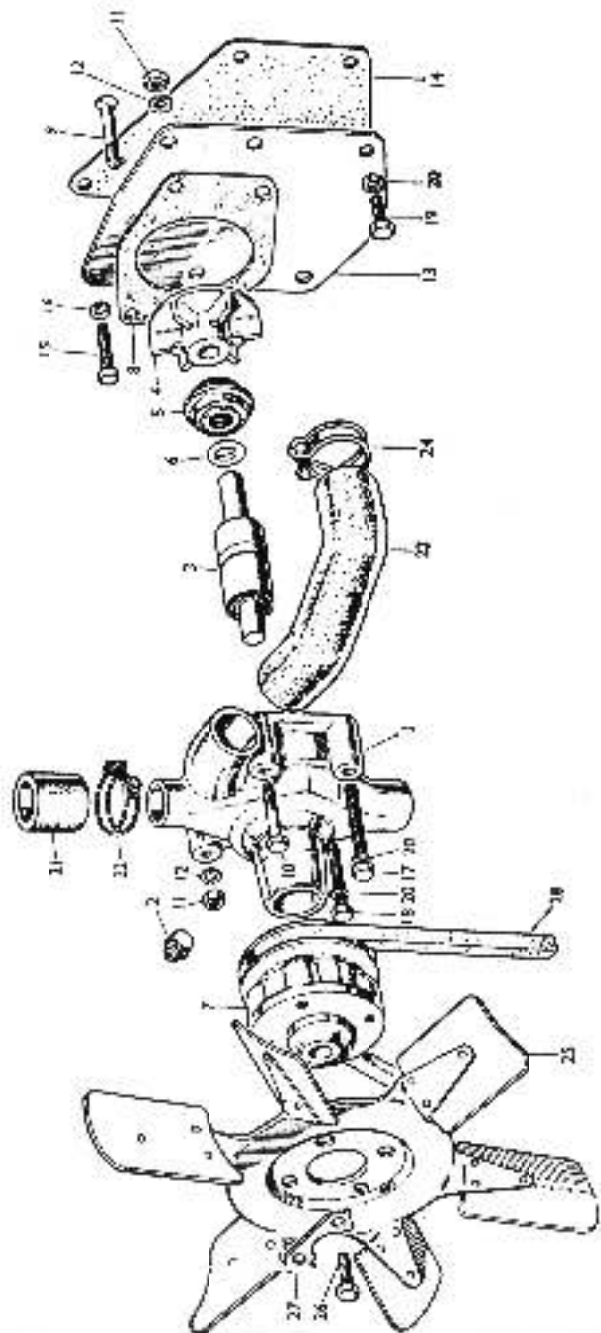


PLANCHE H
POMPE A EAU

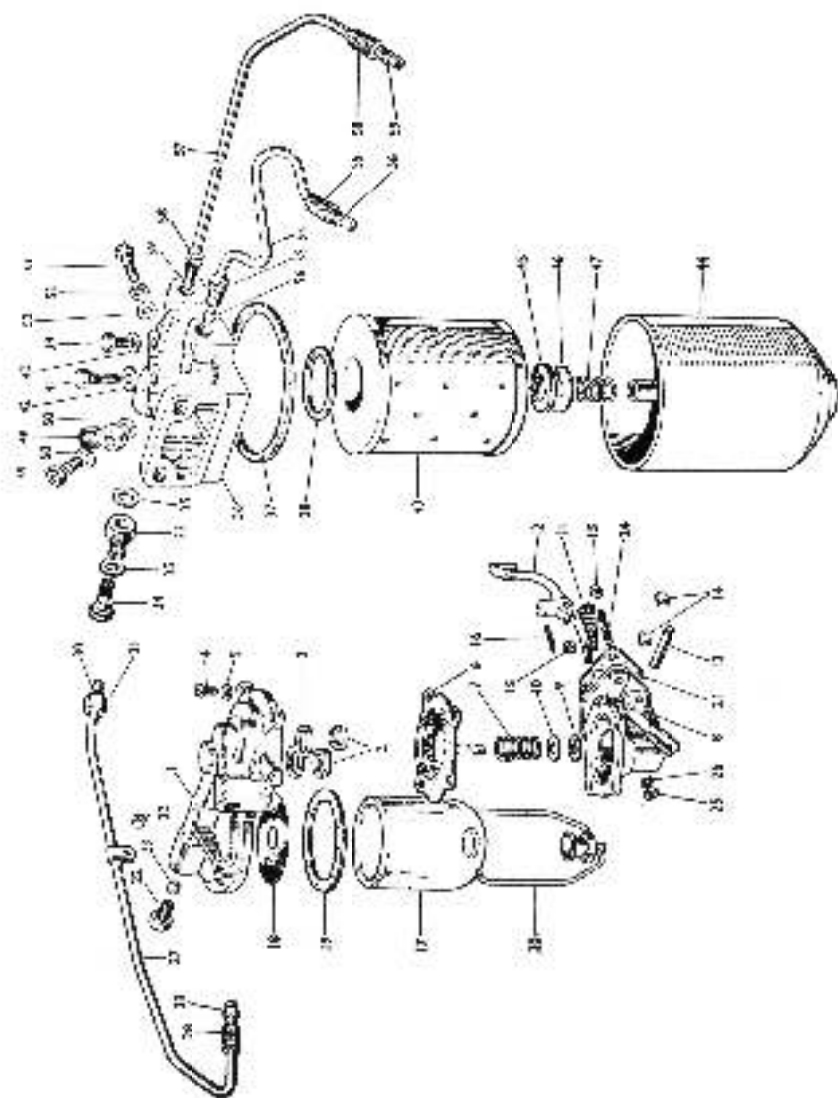


PLANCHE I1
ALIMENTATION ET FILTRE

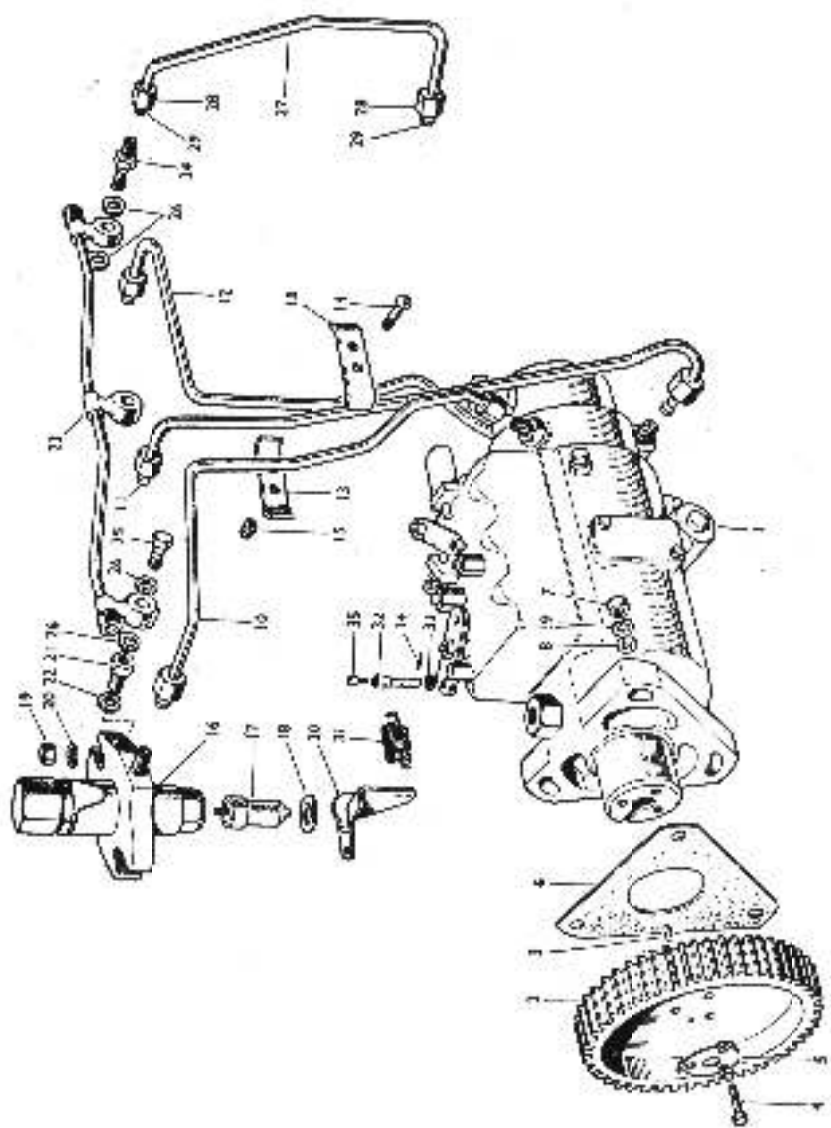


PLANCHE I2
INJECTION

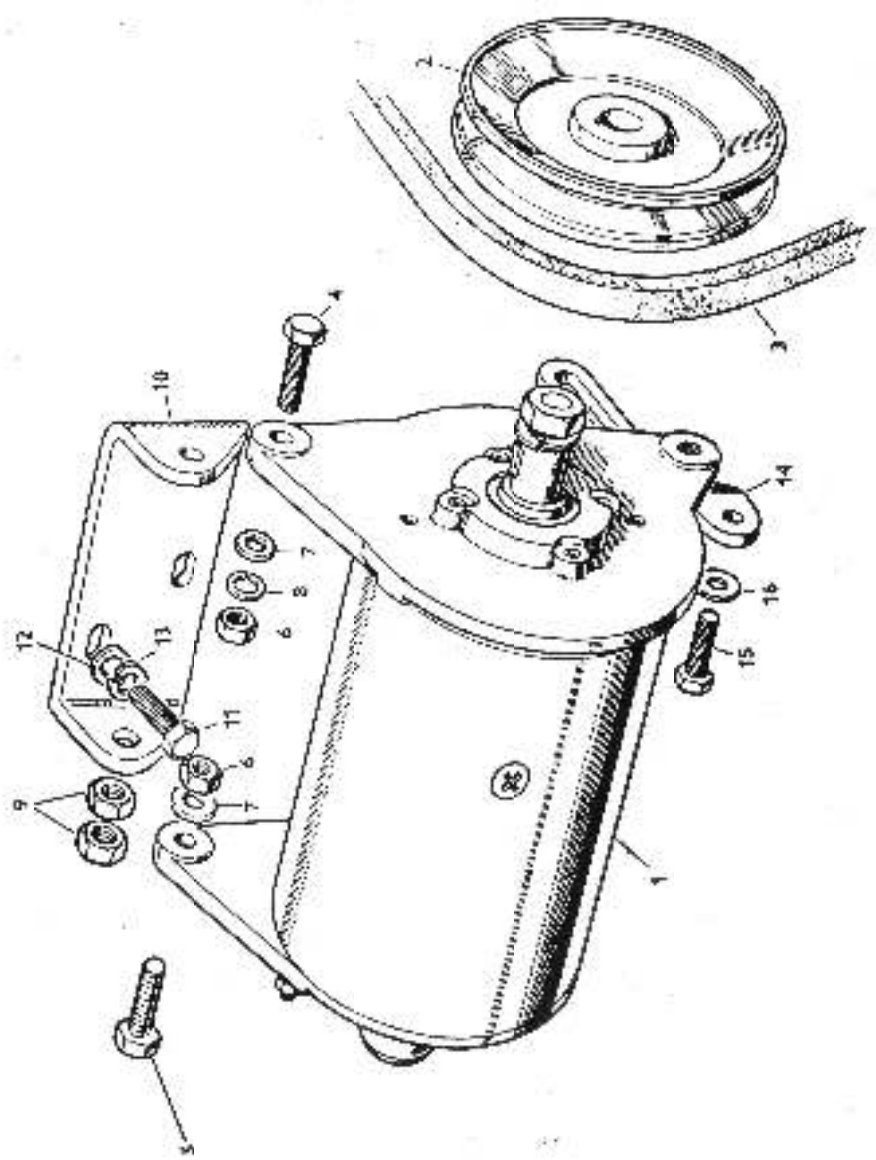


PLANCHE J
DYNAMO

HUILES APPROUVEES (Liste non limitative)

Transporteur utilisateurs	Viscosités	AGIP	AMTAR	B.P.	COFRAN	ELF	ESSO	FINA	GAFA	MOBIL	POLAROID	SHELL	TOTAL	TEXACO
Intérieurs Δ Q-C	SAE 10 W	F1 Diesel Quarzo 11 W	Syltar 2 TE ou Antar Biopride "S" 10 W	avellac 11 W/30 ou Eclair 11 W	Tertrag 51 - 11 W ou Eclair 11 W	Ilwari Eclair 11 W	Levobio HD X TE	Fire Data ou Fire Stars 2 11 W	Destac 11 W	Mobil Delaco 1510	Poliarica 2100 B 10 W	Novella Sael Saelia 1 ou 10 W	Trax HD 10 10 W	DESA 01 87 EX 9020
completés autres D et 27-C	SAE 20 ou 20 W	F1 Diesel Quarzo 20 W/21	Balaris 2 TE ou Arco Biopride "S" 20 W/20	avellac 11 W ou 10 W/30	Culifer 51 20/20 ou Eclair 11 W/20	Ilwari Eclair 20 W/21	Levobio HD X 20	Fire Data ou Fire Stars B 20 W/20	Destac 20 W	Mobil Delaco 1720	Poliarica 2100 S 11 W	Novella Sael Saelia 1 ou 20 W/20	Trax HD 15 20 W/20	DESA 01 87 EX 9020
supérieurs Δ 27-C	SAE 30	F1 Diesel Quarzo 30 W	Galatar 4 TE ou Arco Biopride "S" 30 W/30	avellac 30 W ou 10 W/30	Galider 51 21/20 ou Eclair 20 W/20	Ilwari Eclair 30	Saelite HD X 30	Fire Data ou Fire Stars B 30	Destac 30	Mobil Delaco 1830	Poliarica 2100 T 30	Novella Sael Saelia T ou 30 W/30	Trax HD 15 30	DESA 01 87 EX 9020

ou toute autre norme lorsque d'un tel caractère, illicite, notamment aux spécifications de l'Agence Nationale de l'Énergie.

NOTA 1. Pour le redresse, employer les mêmes quantités à huile, voir sous l'indication normale. Casé sans. l'huile greignée est déconseillée, sous le point de vue rouge.

NOTA 2. Dans le cas où il y a, continue à faire attention, utiliser les huiles de viscosité SAE 30, même que des huiles 10 W, 15 W, 20 W, 30 W.

NOTA 3. Les applications recommandées sont données à titre d'indication sans détails.

Perkins en Europe

ALLEMAGNE

PERKINS MOTOREN GmbH,
1707 Klammstrasse
Bielefeld Postfach 12
Telefon : 051/204
Telex : 410001

AUTRICHE

INDUKONT, TECHNISCHE
FABRIK, 1260 GUSCHAFERSTRASSE,
Kloppsch 10
Vienna IX
Telefon : 34008
Telex : 11-1007

BELOUIQUE

HUNTER & O S.P.A.
17, rue de la République
Hoboken - A. 100
Telefon : 06/27.29.70
Telex : Perfrant

BULGARIE

S.O.E. AUTO MPEX
84, Boulevard B. Vasilov
Sofia 5
Telefon : Autotex Balkan B. 10
Telex : 21068

DANEMARK

DE L'UNION IL AUTOVEHICUL
L'AMBIENT A/S
Sofia, Postfach 90
Copenhague
Telefon : 112211
Telex : 4229
Telex : Auto-Interlog

ESPAGNE

MOTOR PERKINS S.A.
Division PERKINS
Hornosilla 121
M-10001 B
Telefon : 005-00 40 103 et 06-00-56
Telex : 21229
Telex : Percol-Madrid

FINLANDE

OY OJONS KALSO AB
Bielefeld Postfach 12
P.O. Box 20 - Helsinki 10
Telefon : 72210
Telex : 12-112

GRANDE-BRETAGNE

PERKINS ENGINES Ltd.
Petersborough
Telefon : 51074
Telex : 8220
Telex : Perkoil, Peterborough

GPECE

PETROS PETROPOULOS & SONS
87, rue Olympe
Athènes - 115
Telefon : 21222
Telex : 85225
Telex : Petros-Athens

HOLLANDE

V.M.P.E.R. EN 50% TWIST DIESEL N.V.
V. Jansz 20
Helle Postfach 165
Jordrecht
Telefon : 0180/20166
Telex : 22124
Telex : Diesel DOT

ITALIE

VICTORI PERKINS S.p.A.
Via Pasquale Tulli 01A
Sofia, Postfach 10 2
27100 Parma-Lamagna
Telefon : 052/4800
Telex : Perkoil Cometa

NORVEGE

UNIVERSAL DIESEL A.S.
Ostendstret 17
Oslo - 6
Telefon : 66 95 67
Telex : Unidiesel
Telex : 10253

PORTUGAL

AUTO INDUSTRIAL S.A.R.L.
Avenida Nova 20
Lisboa

Telefon : 2621 et 2715
Telex : 1721 AUTO G
Telex : Autoveho

AUTO INDUSTRIAL S.A.R.L.

Avenida D. João de Loure 87 e 85 B
Lisboa
Telefon : 461 501
Telex : 1444 Auto LP

SUEDE

MOTOR PERKINS AB
Hälsjöberg Vagnväg - S 56600 - 00 Linköping
Telefon : 012/102200
Telex : 224 Percolator, Linköping
Telex : Motor-Linköping

SUISSE

PROMOT A.S.
Ch. 2740, Bâle-Ville (Suisse)
Telefon : 052 6224
Telex : Promot

TURQUIE

PERKINS MOTOR AB
Fuzul Sok
Sofia, Postfach 10 20
Telefon : 40904
Telex : Perkoil

YOUKOSLAVIE

PERKINS MOTOR D.O.O. BEOGRAD
Belgrade
Telefon : 34289
Telex : 21201 Belgrad
Telex : Perkoil-Belgrad

Perkins en Afrique francophone

ALGERIE

DIESEL ALGERIE - D.I.A.L. -
47 bd du Cardinal Roussel Boulton
ALGERE
Téléphone : 28-01-12
cables : DIAL ALGER

Soc ELDIOR
4, rue Benguigul
ORAN
Téléphone : 22-10

CAMEROUN

SOCCOMI
Boite Postale 808
DOUALA
Téléphone : 43-14
cables : SOVATIN-DOUALA
Telex : 5272

CONGO (République de)

CONTHIER
Boite Postale 215
BRAZZAVILLE
Téléphone : 2445
Telex : 5284 Brazzaville

CONGO-KINSHASA

MELUTE CONGO
20, av. des Gens
Boite Postale 3126
Kinshasa
Téléphone : 2622

COTE D'IVOIRE

CAREVA
Boite Postale 408
ABIDJAN
Téléphone : 22-27
cables : CAPENA ABIDJAN
Telex : SAVI 111 817

BAHOMÉY

NIGRE
Boite Postale 52
DZONOU
Téléphone : 23-77
Telex : EUGENEP 232

GABON

DIESEL GABON
Boite Postale 206
LIBREVILLE
Téléphone : 21-16
cables : DIESEL GABON
Telex : 3223 Libreville

SA GABONNAISE DE MECANIQUE

Boite Postale 42
PORT-GENIL
Téléphone : 23-50
cables : AUTOMARQUES
Telex : ASSOMIGAB 0231 Port Genil

HAUTE-VOLTA

KING - HAUTE-VOLTA
Boite Postale 25
OUAGADOUGOU
Téléphone : 24-11 et 2441
Telex : CUI PANCO 207

MADAGASCAR

AMECA
Route des Hydrocarbures
Boite Postale 302
TANANARIVE
Téléphone : 220 12
cables : AMECA
Telex : 271 Tananarive

MAROC

D.I.F.M.A.
160, bd. Moulay Ismael
CASABLANCA
Téléphone : 45074...
cables : DIFM CASABLANCA
Telex : D FMA DASA 22832

MAURITANIE

FREYSSELINE
Axe Point Auto route Casabaga
Boite Postale 1103
DAKAR - Senegal
Téléphone : 396-20

NIGER

Chemin de Fer
Boite Postale 242
NIAMEY
Téléphone : 21 25
cables : URANACIT NIAMEY
Telex : 237 NIAMEY

REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

SOMELCAF
Boite Postale 280
BANGUI
Téléphone : 27-85
Telex : MONTECC 0225 Bangui

SENEGAL

FREYSSELINE
Point Point Auto route Casabaga
Boite Postale 1143
DAKAR
Téléphone : 396-20
Telex : 410

TCHAD

SAI C.B. OULIVANT
Boite Postale 716
FORT LAMY
Téléphone : 28 02
cables : SEMIC FORT-LAMY
Telex : 210

TOGO

GASTONET
Boite Postale 109
LOME
Téléphone : 22 21

TUNISIE

Ets LOUIS MONTENAY
49, avenue de Carthage
TUNIS
Téléphone : 240-012 et 240-020
cables : SECFA TUNIS
Telex : 740

Perkins dans le monde

AFRIQUE DU SUD

PERKINS ENGINES (Pty) Ltd
4 Simeonsa Southway
Park Central
Boite Postale 841
Johannesburg
Téléphone : Johannesburg 526071/2/3
Telex : JDD37
cables : Perkins

ARGENTINE

PERKINS ARGENTINA S.A.I.C.
Belver 358
Buenos Aires
Téléphone : 24-7002
Telex : 121162
cables : Perkins Buenos

AUSTRALIE

PERKINS ENGINES Pty. Ltd
Boite Postale 132
Quandong, Victoria
Téléphone : 74 2451
cables : Percoil

BRESIL

VICTORES PERKINS S.A.
Boite Postale 30.025
Sao Paulo
Téléphone : 43 1488
cables : Percoil Sao Paulo

CANADA

PERKINS ENGINES CANADA Ltd
7 Meridian Road
Newdale Ontario
Téléphone : 677-4500
cables : Percoil Toronto

ETATS-UNIS

PERKINS ENGINES Inc
2415 Research Drive
Farmington
Meriden 08074
Téléphone : 215-677-2000
Telex : 225-2902
cables : Percoil

MEXIQUE

MOTORES PERKINS S.A.
Tercer 68 - 1er Piso
Mexico 7 D.F.
Téléphone : 2640-47
cables : Fansa

VENEZUELA

PERKINS ENGINES
VENEZUELA S.R.L.
Autopista Caracas 62158
Caracas
Téléphone : 910777
Telex : 22805 Rosalco
cables : Percoil