

CARACTERISTIQUES ET DONNEES

Rapport vis-secteur

4/51.

Remplissage d'huile

bouchon sur couvercle du boîtier, accessible en enlevant la calandre du radiateur. Le niveau est normal quand l'huile se trouve environ à 4 cm du siège du bouchon.

Volant

diam. 410 mm. à deux bras.

Articulations

levier élastique de commande. Barre de commande avec joint à rotule du côté boîtier avec graisseur sous pression et douille élastique du côté de la roue. Barre d'accouplement munie de joints à rotule avec graisseurs sous pression.

Suspension avant

à roues indépendantes avec coulisement vertical et ressorts à spirales cylindriques.

Amortisseurs

hydrauliques intérieurs et réglables au moyen d'une manette située à l'extrémité supérieure des deux suspensions.

Réglage moyen

visser la manette de réglage; la desserrer ensuite de 0,5 à 1 tour et demi en été et de 1,5 à 2,5 tours en hiver.

Réservoir d'alimentation

placé sous le capot, à gauche; il est muni de deux pommeaux commandant les deux suspensions d'une façon indépendante (pommeau arrière pour la suspension à gauche et pommeau avant pour la suspension à droite), ainsi que d'un bouchon de remplissage à jauge graduée.

Alimentation

voir instructions sur le réservoir. Le pommeau étant soulevé, il descend automatiquement et refoule l'huile dans la suspension.

Graissage guide inférieur

par bouchon de remplissage.

Echauffement excessif de l'eau de refroidissement

Insuffisance d'eau (niveau minimum, l'eau doit recouvrir entièrement les tubes du réservoir supérieur du radiateur). La courroie de commande du ventilateur et de la pompe patine. Volets et thermostat ne fonctionnant pas. Chambres d'eau et canalisations obstruées.

L'usage prolongé du moteur à toute puissance, pendant la saison chaude, peut provoquer un rehaussement de la température au-dessus de 100° sans que pour cela on doive se préoccuper. Si toutefois l'aiguille du thermomètre se maintient constamment au-delà du repère rouge de l'échelle graduée, dans des conditions différentes de celles susdites, cela peut être provoqué par l'un des inconvénients mentionnés ci-dessus. Il faut donc l'éliminer.

Pression huile moteur

L'aiguille du manomètre indique la pression de l'huile du moteur; elle ne doit normalement pas dépasser, en marche, l'indication « 25 », la voiture filant à 100 Km/h. en 4^{me} vitesse. Ladite pression peut toutefois varier en raison de

Allumage irrégulier: bougies encrassées ou écartement anormal des électrodes, contacts de l'allumeur encrassés, connexions desserrées ou isolaments défectueux de la bobine, de l'allumeur ou des bougies.
Fumée à l'échappement: mélange trop riche, fonctionnement défectueux du flotteur du carburateur, joints des gicleurs détériorés.

la qualité de l'huile, dense ou fluide, ou suivant la température de fonctionnement.

Passage des vitesses

Le levier de vitesse doit être au point mort quand on met le moteur en marche, et il faut également que le frein soit desserré quand la voiture démarre.

Etant donné que les 2ème, 3ème, 4ème vitesses sont synchronisées il suffit pour passer à ces vitesses, d'appuyer sur la pédale de débrayage, de faire le passage à la vitesse désirée, en déplaçant le levier sans mouvement brusque, et de lâcher ensuite la pédale de débrayage.

Par contre, pour passer de la 2ème vitesse à la 1ère, il faut: appuyer sur la pédale de débrayage et ramener le levier au point mort, lâcher la pédale d'embrayage, accélérer un peu le moteur, débrayer à nouveau, passer à la 1ère vitesse et lâcher la pédale de débrayage, à embrayage effectué.

Fig. 3 - Levier de commande des vitesses (conduite à gauche)

Fig. 3 bis - Levier de commande des vitesses (conduite à droite)

Limites de vitesse

L'allure à laquelle il faut effectuer les changements de vitesses, dépend des caractéristiques de la route et des conditions de charge de la voiture.

Ceci posé, les vitesses maxima qu'il ne faut pas dépasser et avant lesquelles il convient de faire le changement à une vitesse supérieure, comme indiqué sur

mécanique à main, avec poignée sous le tableau de bord, agissant seulement sur les roues arrière - s'emploie pour le stationnement.

Course max. de freinage pédale aux $3/4$ de sa course; levier à main 8 à 9 cm.

Réglage des freins

écrou sur les supports de freins agissant par rotation de l'excentrique intérieur. Porter tout d'abord la mâchoire du frein à contact du tambour en légère pression. Ceci fait tourner l'écrou en sens inverse d'environ $1/12$ de tour pour les roues avant et d'environ $1/6$ de tour pour les roues arrière. Vérifier ensuite après le réglage que la voiture soit freinée à mi-course de la pédale.

écrou et contre écrou sur le levier de renvoi du frein à main.

Réservoir des freins hydrauliques

sous le capot du moteur, muni de pompe à pression constante et d'un bouchon de remplissage.

Contrôle

la tige de la pompe à pression tirée vers le haut, doit rester stable dans cette position.

Fig. 23 - Schéma des freins

1. Feux de position, direction et stop - 2. Cylindre commande hydraulique freins arrière - 3. Mâchoires freins AR - 4. Réservoir des freins hydrauliques - 5. Poignée du frein à main - 6. Cylindre de commande freins AV - 7. Mâchoires freins AV - 8. Interrupteur feux stop - 9. Pompe commande freins hydrauliques - 10. Pédale du frein - 11. Levier de renvoi du frein à main - 12. Tige de réglage - 13. Levier de commande à main freins AR.

Direction

Type

à gauche - à droite sur demande. A secteur hélicoïdal et vis sans fin, avec barres transversales.