



Fig. 10 - Moteur (côté gauche)

Nombre de vitesses

4, avec deuxième, troisième et quatrième marches synchronisées, et marche arrière.

Rapports

1re	2me	3me	4me	AR
1:4,10	1:2,38	1:1,53	1:1	1:5,85

Commande des vitesses

levier sous le volant de direction (v. fig. 3-3 bis).

Remplissage de l'huile

bouchon trop plein sur couvercle arrière.

Vidange de l'huile

bouchon inférieur.

Arbre de transmission

Type

arbre tubulaire unique avec 2 joints en caoutchouc.

Pont arrière

Type

en tôle d'acier emboutie. Boîte du différentiel en aluminium.

Couple conique

hypocône; rapp. 11/46.

Remplissage d'huile

bouchon trop plein sur la boîte du différentiel.

Vidange huile

bouchon sous le corps du pont.

FREINS - SUSPENSION - DIRECTION

Freins

Type

mâchoires à expansion, à double effet sur les roues antérieures.

Position

sur les 4 roues.

Tambours

diamètre 230 mm.; tambours avant à ailettes en alliage d'aluminium et jante reportée en fonte; tambours arrière en fonte.

Commande

hydraulique LANCIA, agissant sur les roues avant et arrière, avec deux circuits indépendants, pour service et secours.

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

N. B. - L'ajustage régulier des garnitures des mâchoires se fait de la façon la plus satisfaisante si au cours des premiers 2000 km. l'on évitera les freinages violents et prolongés, particulièrement aux hautes vitesses, ou sur de longues descentes. Dans le cas contraire, les garnitures subiront un surchauffement, en réduisant l'efficacité des freins et en rendant possible des désequilibres de freinage.

Course max. de freinage
pédale aux $\frac{3}{4}$ de sa course; levier à main 8 à 9 cm.

Réglage des freins

écrou sur les plateaux de freins pour la 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 $\frac{1}{12}$ de tour pour les roues avant et d'environ $\frac{1}{6}$ 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.

AVIS!

Lorsque la voiture comporte une diminution de l'efficacité du freinage, avec l'allongement de la course de la pédale et la tendance à dérapier à l'arrière, le réglage du frein avant s'impose.

Au contraire, lorsque l'efficacité du freinage diminue, avec l'allongement de la course de la pédale et la tendance à soulever l'essieu arrière, le réglage du frein arrière s'impose.

MOTEUR

Type
Alésage
Course
Cylindrée totale
Taux de compression
Puissance effective à
4900 tr/mn.
Nombre de tours maximum
Couple maximum à 3.000 tours
Poids sans eau ni huile
Culasse

Corps moteur
Cylindre
Vilebrequin
Bielles

Pistons

Distribution

Arbres

Soupapes

Réglage

4 cylindres en V étroit.
68 mm.
75 mm.
1090 cm³
7,8
48 CV
5.200
8,7 kgm.
99 Kg.
en aluminium avec sièges des soupapes rapportés.
en aluminium.
en fonte spéciale.
sur deux paliers.
en acier, avec douilles d'axe de piston remplaçables.
en aluminium, avec 2 segments de compression et 1 racleur.

deux, logés dans le carter, dont l'un pour les soupapes d'admission et l'autre pour les soupapes d'échappement, commandées par chaîne avec tendeur hydraulique breveté.

en tête, inclinées, commandées par tiges et culbuteurs; les soupapes d'admission sont à droite, celles d'échappement à gauche (V. fig. 12).

avec jeu spécial de 0,4 mm. pour le contrôle des soupapes:

Admission { ouverture 15° avant le p.m.h.
fermeture 52° après le p.m.h.
Echappe- { ouverture 52° avant le p.m.h.
ment { fermeture 15° après le p.m.h.