

Les Echos du Lion

Peugeot



Club 01

Club 01

Club 01

Club 01



Numéro 8

Boitier de Direction

Président:

Jean-Marc FAIVRE
0, Rue du château
57420 Cheminot

601 C 1934



Vice-Président:

Michel THIRY
7, Grand Rue-Reinange
57940 VOLSTROFF

301 CR 1934



Trésorier:

Claude JOUDELAT
11, Rue Léveillé
02600 VILLERS-COTTERETS

301 D cabriolet



Secrétaire :

Bruno MYR
Ferme de la Darée
62830 DOUDEAUVILLE

301 D cabriolet CD6



Secrétaire adjoint :

Michel VERDIER
9, La Chaponnière
28160 UNVERRE

301 C roadster TR2



Contact: leclub01@free.fr

www.leclub01.eu

Le mot du Président

Chers Membres, chers Amis

Certes il nous a fallu un peu de temps pour sortir ce numéro des Echos du Lion! Nous sommes tous tellement absorbés par nos différentes occupations que le calendrier semble soudain s'emballer et que, tout d'un coup, il est grand temps de mettre en forme le numéro 8 !!

Pour tenir compte des remarques faites et des solutions proposées à la dernière assemblée générale, nous avons apporté quelques modifications à ce bulletin, que ce soit au niveau de son format physique, le petit A5 se transformant en un bel A4 bien plus lisible ou de son format informatique, nous l'envoyons maintenant par courrier électronique aux gens équipés (libre à eux de l'imprimer ou pas).

Cette démarche a plusieurs buts : faire économiser quelques feuilles et des frais d'impression, décharger le secrétariat d'une tâche très lourde (plus de 100 bulletins, ça fait un sacré travail, même si on le fait en famille), et enfin, faire l'économie de frais postaux qui sont assez conséquents.

Bien entendu tous les membres reçoivent les Echos du Lion, y compris ceux qui ne se servent pas d'internet, et ceux-là bien entendu, les recevront par voie postale.

L'année 2011 a encore été une année riche en souvenirs pour le club. Parmi les plus marquants, notons le dernier salon de Reims et, à Reims toujours, notre rencontre biennale orchestrée par Laurent CREUSAT, l'efficace représentant local.

Je vous laisserai découvrir dans ces pages quelques photos de ces jours passés ensemble au volant de nos voitures, en famille et entre amis.

D'excellents souvenirs pour les participants et un fort goût de « reviens-y » !

Je pense que Carcassonne en 2013 nous réservera autant de surprises de qualité et c'est Jean-Gabriel DONNET qui sera le capitaine ...

Continuons encore sur 2011 qui voit se concrétiser les refabrications de pare chocs pour les séries D. Le polisseur s'engage à nous les fournir rapidement, après avoir pris énormément de retard (nous sommes tout petit par rapport à sa clientèle normale !). Peut-être même qu'en lisant ces lignes vous aurez déjà reçu celui que vous avez commandé !

Il me reste à vous remercier, au nom de toute l'équipe du Club01, pour votre participation à nos activités, pour votre présence sur les salons, pour la publicité que vous faites autour de vous de notre activité et pour votre fidélité, tout simplement !

Jean-Marc FAIVRE

Président du Club01



L'histoire des plaques minéralogiques

Le voyage dans le temps va nous permettre de redécouvrir l'expression « plaque minéralogique » et l'histoire du système d'immatriculation français.

C'est en 1891, à Lyon, dans le parc de la Tête d'Or, que le premier système d'immatriculation du monde a été mis en place. À l'origine, le parc de la Tête d'Or était ouvert aux automobiles, mais les accidents y étaient fréquents. Afin d'identifier les auteurs d'accidents, un simple numéro fit son apparition sur les premières automobiles, en demandant aux propriétaires d'écrire le numéro de manière lisible sur leur voiture.

Mais tout commence véritablement à Louviers en 1901 ... le 18 août 1901 plus exactement ! (Et oui, il y a un 01 dans la date !) : lorsqu'un chauffeur d'une automobile, un jeune homme mineur, écrase une personne et prend la fuite...Il aurait fallu retrouver cette personne pour la condamner mais comment ?

On décide donc de prendre des mesures pour lutter contre ces problèmes: *Le 10 septembre 1901* un décret impose désormais le port de la plaque d'identité aux véhicules dépassant les 30km/h. Le gouvernement va décider de faire apposer des gros numéros sur chaque automobile : ce sera la plaque d'identité ou plaque minéralogique !

Mais pourquoi dit-on « minéralogique » ? Simplement parce qu'elles proviennent du service des « Mines » ! Au XVIIIe siècle, ce service technique avait été créé pour l'inspection des machines à vapeur – en poste fixe – qui servaient à évacuer les eaux d'infiltration dans les galeries sous-terraines des mines ! Ce service s'est appelé : « service des « Mines ». Et c'est lui qui a été sollicité pour l'homologation des voitures (le fameux numéro de « carte grise ») ; puis pour les plaques d'immatriculation. Plaques qui se sont donc appelées :

« minéralogiques »

Les chiffres arabes suivis de lettres majuscules romaines écrits en blanc sur fond noir en sont les caractéristiques.

Le décret du 10-09-1901 donne la liste des 15 arrondissements minéralogiques et leurs lettres caractéristiques. Le nombre maximum d'immatriculations avec ce système étant 40 000 seulement. (alors qu'on recense 100 000 mille véhicules en 1914 !)

Allais A ; Arras R ; Bordeaux B ; Chalon/ Saône C ; Chambéry H ; Clermont Ferrand F ; Douai D ;
Le Mans L ; Marseille M ; Nancy N ; Poitiers P ; Rouen Y, Z ; Saint Etienne S ; Toulouse T
Paris E, G, I, U, X

La numérotation se poursuit ainsi jusqu'en 1914 et fut modifiée ensuite pour faire face à l'accroissement du parc automobile. En 1928, apparaissent les immatriculations en fonction des départements. Chaque département est désigné par une ou deux lettres.

Le système suivant a été instauré le *1 er avril 1950* (chiffes-lettres-N° de département).

Depuis le *15 avril 2009*, il y a un nouveau système d'immatriculation des véhicules (SIV). Chaque véhicule neuf se voit attribuer, à sa première mise en circulation, une immatriculation qui sera conservée jusqu'à sa destruction. Ceci afin de n'avoir qu'un seul registre national, plus durable et plus fiable, et de plus, en adéquation avec l'administration électronique.



Pascal DELOO, adhérent au club 01 ...

Lien intéressant : http://achft.ville-fachesthumesnil.org/bull_77_02.php

Cale sur bielles régulées

Un très intéressant article en provenance du site de notre ami Francis PYRONNET, grand spécialiste des 401 au sein du Club01

J'ai été obligé de démonter les bielles sur un moteur de 401. C'est facile me direz vous, oui, mais il fallait les remonter. Il faut préciser que les bielles régulées sont des bielles montées sans coussinet sur le vilebrequin. L'ajustage doit être parfait et ne tolère aucune erreur. Il faut donc bien repérer le sens des bielles ainsi que celui des chapeaux pour le remontage, ce que je fis en mécanicien méthodique.

Au remontage, à ma grande surprise, lorsque je serrais les boulons de la bielle, par prudence je n'en avais démonté qu'une seule, elle coinçait sur le vilebrequin. J'intercalais donc un morceau de feuillard très fin au niveau du boulon, entre la bielle et son chapeau pour permettre au vilebrequin de tourner.

Alors que je racontais, le soir, l'affaire à mon voisin, ancien mécano, il me répondit : « Pour moi c'est pas normal je n'ai refait que des moteurs de camion mais je n'ai jamais vu de cale entre les bielles et leur chapeau, vérifiez bien que la pression d'huile monte sinon c'est une bielle coulée garantie »

Par prudence et flemme peut-être je remonte le tout sans toucher aux autres bielles et essaye de faire tourner le moulin. Comme il ne part toujours pas je le fais tourner avec un moteur électrique pour vérifier la pression d'huile... et j'ai 3,5 Kg, donc tout colle et je me dis avoir eu raison de mettre une cale. Il fallut se rendre à l'évidence qu'il fallait rouvrir ce moteur puisqu'il persistait à ne pas démarrer.

Quelques jours plus tard mon voisin m'informe avoir discuté avec un ami qui lui dit la chose suivante : « Pour remonter les chapeaux de bielle régulés il faut commencer par enduire d'huile de moteur le palier, la bielle et la tête de bielle, les mettre en place, serrer à la main les boulons et faire tourner le vilebrequin. Ensuite entreprendre le serrage par tout petits coups identiques sur chaque boulon et faire tourner le vilebrequin à chaque coup de serrage... » et moi qui ai remonté un nombre important de moteurs de camion je ne connaissais pas cette pratique.

C'est long..... et on remonte souvent de la fosse si on fait cela tout seul mais au final ça marche et sans la cale. Mais il fallait connaître le petit truc du professionnel....

Une fois les pistons et bielles remontés, le moteur est parti au deuxième coup de démarreur. Après plus d'une semaine de travail (dépose et nettoyage des segments à lamelles pour les connaisseurs) je puis vous assurer que cela fait vraiment plaisir.

LES 401 PEUGEOT

Présentation générale de la voiture

Les divers modèles

La production

Trucs et astuces

La technique

La restauration

Publicités

Photos de 401

Mariage en 401

Recensement des 401

Contact (outlook)

annonces

Pourquoi cette voiture?

Renaissance d'une 401 restaurée

Cliquez ici pour

Cliquez ici pour

Cliquez ici pour

WWW.401.fr

F. Pyronnet

Le site internet de Francis : www.401.fr
(que nous vous conseillons vivement de visiter !!! nDLR)

Echange du conjoncteur-disjoncteur des dynamos 3 balais par une diode

par les Ets Gaudilliere et Fils

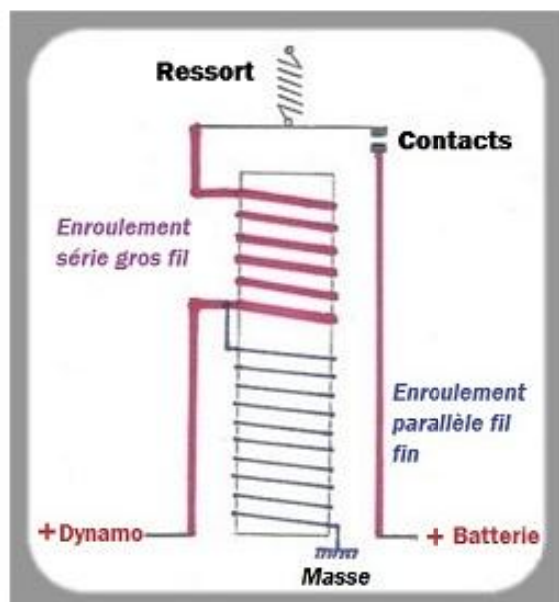
Le conjoncteur-disjoncteur.

Fonction :

Met en relation le « D+ » de la dynamo avec le « + batterie » lorsque le moteur tourne.

Principe de fonctionnement :

Lorsque la vitesse de rotation de la dynamo augmente, un faible courant est produit du fait de la rémanence des masses polaires des inducteurs. C'est la **phase d'amorçage**.



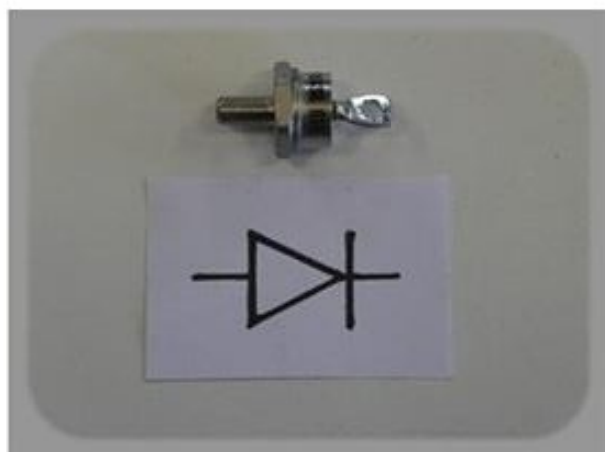
Début de charge, l'enroulement parallèle fil fin du conjoncteur est parcouru par un courant qui produit une induction attirant les contacts mobiles jusqu'à la fermeture totale de ceux-ci. C'est la **conjonction**.

Maintenant le courant traverse l'enroulement série gros fil. Celui-ci argumente l'induction du noyau du conjoncteur comme cela la fermeture des contacts est sécurisée.

A l'arrêt du moteur les contacts du conjoncteur restent fermés à cause de la rémanence « aimantation » du noyau ; la tension de la batterie étant supérieure à celle de la dynamo. Un courant inverse dans l'enroulement série provoque une induction inverse dans le noyau du conjoncteur : cela annule la fermeture des contacts et le ressort séparera ceux-ci. C'est la **disjonction**. La relation « + batterie » et « D + dynamo » est coupée.

La diode :

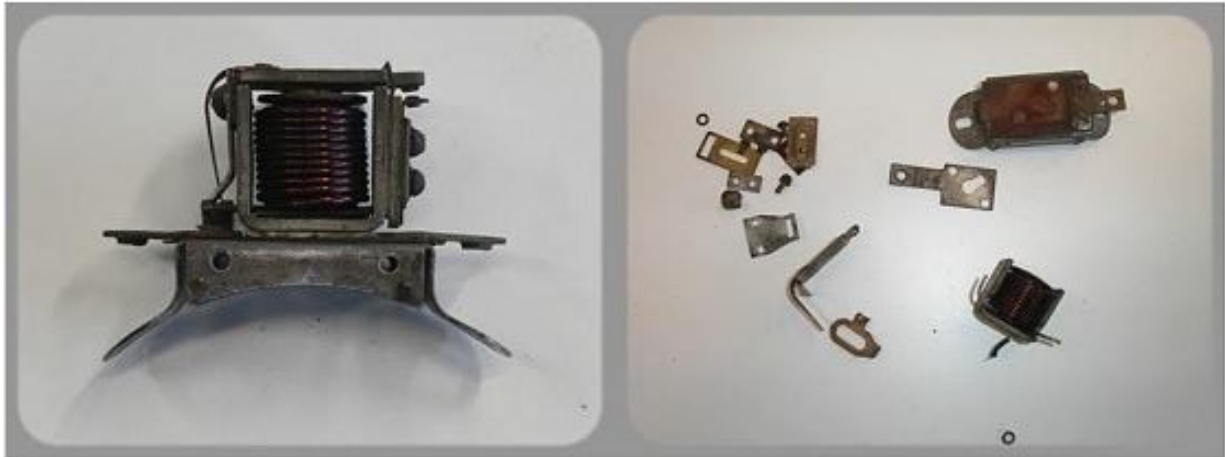
Une diode connectée en remplacement d'un conjoncteur défectueux est la solution pour conserver sa dynamo 3 balais.



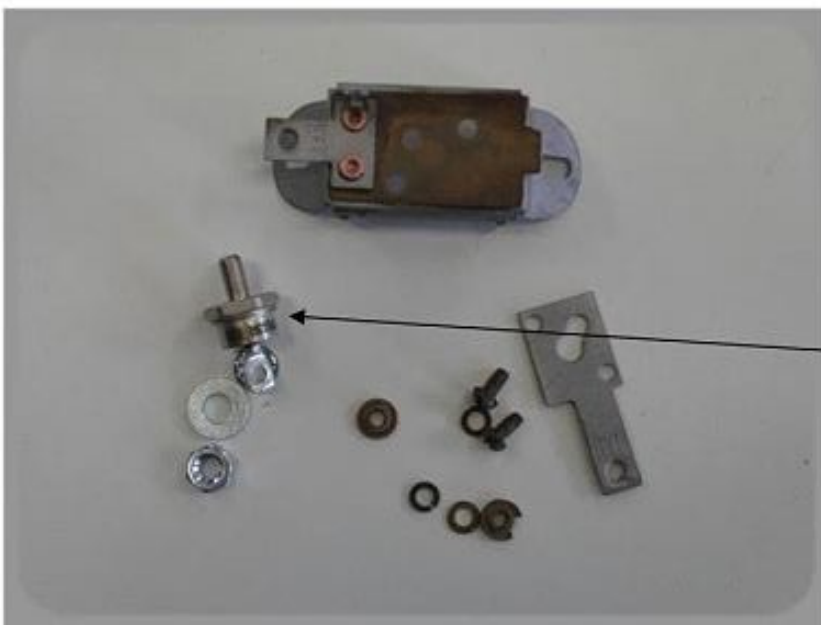
La diode a la caractéristique de ne laisser passer le courant que dans un sens. Donc, lorsque la dynamo charge, la tension est supérieure à celle de la batterie, le courant passe par la diode et charge la batterie.

A l'arrêt du moteur le courant de la batterie ne peut pas se décharger dans la dynamo, la diode bloque ce courant.

La pratique en photos :



Mise en pièces du conjoncteur en prenant soin de ne pas abîmer les isolants lors du démontage!



Voici les éléments constituant notre nouveau conjoncteur :

Platine support.

Sorties batterie et dynamo.

Plaque bakélite isolante.

Vis, rondelles et canons isolants.

Le nouvel élément : la diode



Refixer la sortie dynamo sur la platine du conjoncteur. Attention: les deux sorties batterie et dynamo doivent bien être isolées de la platine par la plaquette de bakélite, des rondelles et des canons isolants.



Assemblage de la diode sur la sortie dynamo. Toujours bien veiller à l'isoler sur la platine par des rondelles et canons isolants !!



Branchement de la diode avec la sortie batterie avec un fil de 5 mm².



Le nouveau conjoncteur disjoncteur est terminé, prêt à être installé sur la dynamo.

Nous tenons particulièrement à remercier les **Ets GAUDILLIERE et Fils** qui nous ont aimablement autorisé à reproduire ce document et nous vous conseillons vivement de visiter leur site internet:

www.elec-auto-gaudilliere.fr

Histoire d'une 301 en Normandie, d'après Gérard Racine

Electricien auto, ouvrier de 1963 à 92 et ensuite artisan de 92 à 2006, j'ai récupéré cette voiture en 2002 par l'intermédiaire d'un de mes clients. Cependant, vu dans quel état d'épave elle se trouvait, il fallait réfléchir... Le modèle étant un peu rare j'ai quand même fait le pas !!

Au fil des années, tout doucement, la restauration a alors été faite de A à Z. Je vous propose de la partager avec moi à partir de ces quelques photos.



« Racinette »,
pour reprendre la
sympathique
appellation de son
propriétaire, lors
de son achat.



La déco était originale,
mais l'état de l'auto aurait
pu faire pâlir plus d'un
collectionneur...



Mais Gérard n'est pas que courageux, il a
aussi le savoir-faire.

Le résultat est là pour le prouver !!

BRAVO Gérard



Champagne pour les 01

ce fut bien sûr ...



... des autos !!!



Mais aussi ...



... de la solidarité,



... de la mécanique,



... de l'astuce,

... de la convivialité,



**... de la discussion
passionnée,**

**... de l'attention et ...
de la rigolade !!!**



... de l'entente ...

... et surtout...



**... des Amis
SUPER
SYMPAS!!!**

***Vivement
Carcassonne
avec vous en 2013 !!!***



Les dates à retenir

10 et 11 mars 2012 à 16h30
AG du Club 01
sur son stand du Salon de Reims
Allée 13 Stand N° 283 (en extérieur)



31 Mars / 1er Avril
Auto Moto Rétro Le Mans 2012

Visite du Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux
guidée par Alain Labrell Mécanicien du Musée !!!
Date à définir.

et pendant l'été 2013.....

Carcassonne en 01