



=====
VOITURE
Type 601
=====

Notice d'Entretien
(1^{re} Édition)

Prix : 5 francs.

1984
SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES

Peugeot

Au Capital de 250 Millions de Francs

DIRECTION GÉNÉRALE

SERVICES ADMINISTRATIFS, TECHNIQUES ET COMMERCIAUX
SERVICE EXPORTATION - ATELIER CENTRAL DE RÉPARATIONS

68 à 104, Quai de Passy, PARIS (XVI^e)

Téléphone : Auteuil 82-01 à 09 — Inter. Auteuil 10 et 11

Adresse télégraphique : Peugeotpar-Paris

MAGASINS D'EXPOSITION ET DE VENTE A PARIS

50, av. des Champs-Élysées - 65, av. des Champs-Élysées - 68, quai de Passy

CENTRE DE LIVRAISON PARISIEN

" LA GARENNE OCCASIONS "

9, boul. National, LA GARENNE - Tél. Charlebourg 20-08. 24-25. Wag. 94-08

Adresse télégraphique : Peugeotar-La Garenne (Seine)

MAGASIN CENTRAL ET DIRECTION DES PIÈCES DÉTACHÉES

102 à 106, rue Danton, à LEVALLOIS-PERRET - Tél. Carnot 95-25 et la suite

DIRECTIONS RÉGIONALES

BRETAGNE, 5, quai de l'Île-Gloriette,
à **Nantes** (Loire-Inférieure).

CENTRE, 5, rue de Flandre, à **Vichy**
(Allier).

FRANCHE-COMTÉ, avenue des Alliés,
à **Montbéliard** (Doubs).

GASCOGNE, 5, chemin Labourdette,
à **Pau** (Basses-Pyrénées).

GRENOBLE, 4, av. d'Alsace-Lorraine,
à **Grenoble** (Isère).

LANGUEDOC, 5, rue des Lois, à
Béziers (Hérault).

LIMOGES, 5, rue Jean-Jaurès, à **Limoges**
(Haute-Vienne).

NORMANDIE, 55, boulevard Lenoir-
Dufresne, à **Alençon** (Orne).

ORLÉANS, 4, place de la République,
à **Orléans** (Loiret).

PARIS-SEINE, 68 à 104, quai de Passy,
à **Paris**.

PROVINCE-PARIS, 68 à 104, quai de
Passy, à **Paris**.

SUCCURSALES

BANLIEUE PARISIENNE, 9, boulevard National à **La Garenne-Colombes** (Seine).

CHERBOURG, 5, boulevard Carnot, à **Cherbourg** (Manche).

NICE, 17, rue de Rivoli, à **Nice** (Alpes-Maritimes).

MONTBÉLIARD, avenue des Alliés, à **Montbéliard** (Doubs).

ROUEN, 116, avenue du Mont-Riboudet, à **Rouen** (Seine-Inférieure).

FILIALES

BORDELAISE, 5, rue Fondaudège, à
Bordeaux (Gironde).

CHAMPAGNE, 42, rue Buirette, à
Reims (Marne).

DIJONNAISE, 28, place Darcy, à **Dijon**
(Côte-d'Or).

GARD, 6-8, rue de Montpellier, à **Nîmes**
(Gard).

LORRAINE, 6, rue Claude-Charles, à
Nancy (Meurthe-et-Moselle).

LYONNAISE, 141, rue Vendôme, à
Lyon (Rhône).

MARSEILLAISE, 141 à 145, avenue
du Prado, à **Marseille** (B.-du-Rhône).

MAROCAINE, 66 à 80, boulevard de
la Gare, à **Casablanca**.

NANTAISE, 5, quai de l'Île-Gloriette,
à **Nantes** (Loire-Inférieure).

NORD, 7 à 11, rue Faidherbe, à **Lille**
(Nord).

TOULOUSAINE, 4 bis, Boul. Carnot,
à **Toulouse** (Haute-Garonne).

TOURANGELLE, 15, Boul. Béranger,
à **Tours** (Indre-et-Loire).

TUNISIENNE, 95, rue du Portugal, à
Tunis.

R. C. Seine : 78.412

Attention !

A réception d'une voiture
par fer : les pneus doivent
être dégonflés pour être
réglés à la pression normale.

Les pneumatiques sont en effet
gonflés à une pression ex-
cessive pour le transport par
fer pour éviter l'usure sur le
plancher des wagons.

Les Peugeot "Confort"

Les voitures "601" ont profité des perfectionnements appliqués depuis 3 ans sur les voitures "Confort" 201-C et 301-C :

Roues avant indépendantes.

Ressort avant très souple monté sur rouleaux.

Amortisseurs hydrauliques à action progressive.

Châssis bloctube.

Boîte à vitesses toutes silencieuses.

Vitesses synchronisées.

Ces dispositifs, adoptés pour la première fois en série par PEUGEOT, se sont montrés si efficaces qu'ils sont imités maintenant par la plupart des constructeurs français et étrangers.

Avec la "601", PEUGEOT introduit une autre nouveauté, qui aura le même succès : le stabilisateur de température d'huile. Le rôle de cet appareil est de maintenir l'huile du moteur à une température à peu près constante et voisine de celle de la circulation d'eau; cela permet de rouler à la plus grande vitesse du moteur pendant un temps pratiquement illimité sans crainte d'échauffement des coussinets. Le stabilisateur est constitué par un faisceau de tubes plongés dans la circulation d'eau et formant échangeur de température. L'huile puisée au fond du carter est refoulée par la pompe à travers les tubes du stabilisateur, elle passe ensuite à travers un filtre, puis elle est distribuée par une rampe aux paliers du moteur. Le graissage des bielles se fait par des trous percés à l'intérieur du vilebrequin, et amenant l'huile des paliers aux coussinets des bielles. Lorsque la température est très basse, ou bien au départ, l'huile devenue moins fluide oppose une résistance importante à la circulation dans le stabilisateur; à ce moment, une soupape formant by-pass et dont la pression est réglée avec soin, se soulève et permet le passage direct de l'huile de la pompe au filtre; alors l'huile en circulation se réchauffe rapidement. Le circuit normal se rétablit automatiquement dès que la température de l'huile est suffisante. L'installation est complétée par un piston de décharge qui règle la pression dans les canalisations, et un manomètre qui mesure cette pression. Le clapet de décharge est placé avant le filtre, pour empêcher une surpression dans le cas où le filtre se bouche; le manomètre est placé après le filtre, pour indiquer la pression réelle aux paliers du moteur.

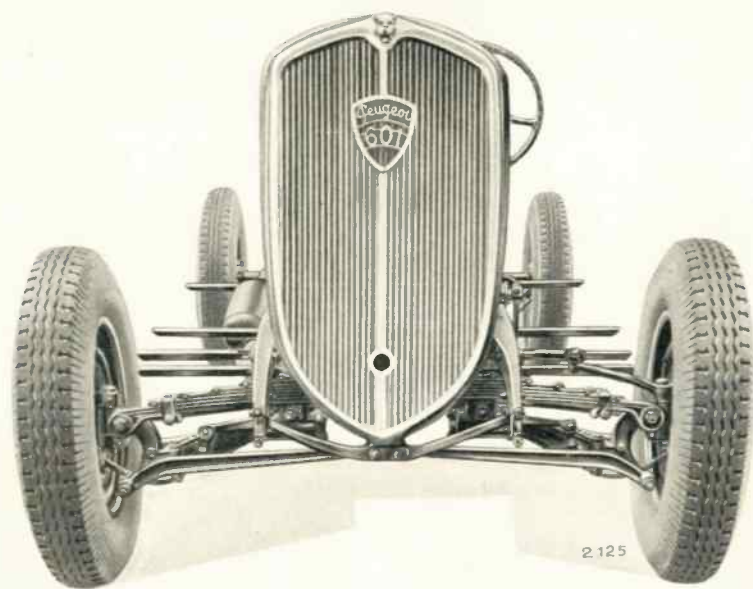


Fig. 1. — Vue de face du châssis.

CONSEILS ESSENTIELS

pour
l'utilisation des Voitures "601"

Période de rodage. Tous les organes des voitures PEUGEOT sont essayés en usine au maximum de leurs possibilités comme vitesse et comme charge. On peut donc sans danger conduire une voiture à sa plus grande vitesse dès les premiers jours. Néanmoins, pour la meilleure conservation des organes, il est recommandé pendant 1.500 kms environ de ne pas dépasser 80 kms à l'heure en prise et 45 kms à l'heure en deuxième vitesse. Voir les conseils de la page 70.

Graissage. Pour le graissage, les vidanges, et principalement la première vidange pendant la période de rodage, voir les conseils des pages 59 et suivantes.

Faire attention pour mesurer le niveau d'huile du moteur que la réserve de graissage de l'arbre à cames ne soit pas redescendue dans le carter inférieur (voir description page 43). Pour cela, il faut mettre le moteur en route et le laisser tourner 10 minutes environ, puis l'arrêter et faire la mesure.

Équipement électrique. Il est très important que la batterie soit mise correctement en état à la mise en service de la voiture. Suivre minutieusement les indications de la page 51, suivant la marque de la batterie et la manière dont elle est livrée (vide ou remplie, chargée ou non).

Peugeot

HUILES DE GRAISSAGE

Recommandations importantes

Les voitures neuves sont livrées avec des huiles spécialement choisies pour le rodage du moteur, de la boîte de vitesses et du pont AR.

Il sera nécessaire d'effectuer la vidange à chaud de ces trois organes lorsque la voiture aura parcouru 500 kilomètres.

Ceci a pour but d'obtenir l'élimination des particules métalliques entraînées dans la circulation d'huile pendant les premiers temps du rodage normal de la voiture.

Après cette première vidange, refaire les pleins comme indiqué ci-dessous.

Moteur

La réserve contient 7 litres d'huile plus 2 litres du carter d'arbre à cames, soit 9 litres au total. Nous recommandons en temps normal l'emploi exclusif de Gargoyle Mobiloil "AF".

Par temps froid, au-dessous de + 5° centigrades, Gargoyle Mobiloil Arctic doit être choisie.

Pour mélanger à l'essence, employer Vacomix suivant proportion indiquée sur le bidon.

Boîte de vitesses et Pont AR.

Employer Gargoyle Mobiloil "D" spéciale en été comme en hiver.

Amortisseurs

Employer l'huile AM de la Vacuum Oil Company.

Organes divers

La pompe pour graisseurs à pression doit être garnie de Gargoyle Mobilcompound pour tous les graisseurs, sauf pour celui du presse-étoupe de la pompe à eau ainsi que les chapeaux de moyeu AV pour lesquels il faut employer Gargoyle Mobilubricant "S".

Suivre pour les graissages les prescriptions détaillées contenues dans la 5^e partie de la présente notice.

Peugeot

Tous les Agents Peugeot possèdent des outils spéciaux pour le démontage de certains organes.

Vous avez intérêt à vous adresser toujours aux Agents Peugeot pour le réglage ou la vérification de votre voiture.

De même, dans leur propre intérêt, nous attirons l'attention de nos clients sur la nécessité d'exiger pour leurs voitures des

Pièces d'origine Peugeot

Au triple point de vue du choix de la matière, de son traitement thermique et de leur interchangeabilité, seules les pièces Peugeot peuvent donner toutes garanties.

Commander ces pièces aux Agents directs de Peugeot ou à notre Magasin Central :
102 à 106, Rue Danton
à Levallois-Perret.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES de la "601"

MOTEUR

Nombre de cylindres	6
Alésage	72 $\frac{m}{m}$
Course	88 $\frac{m}{m}$
Cylindrée	2 ^l 150
Puissance au frein	60 CV

CHASSIS NU

	601 C	601 L
Longueur totale	4 ^m 055	4 ^m 400
Voie AV. au sol	1 ^m 300	
Voie AR.	1 ^m 340	
Empattement	2 ^m 985	3 ^m 205
Emplacement de carrosserie	2 ^m 230	2 ^m 450
Rayon de braquage	5 ^m 800	6 ^m 000
Poids du châssis nu, à vide avec batterie d'accumulateurs, 5 roues garnies (sans eau, avec huile, sans essence)	745 kgs	
Pneus à tringles	150 × 40	160 × 40

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Capacité du réservoir d'essence	65 litres
Capacité de la réserve d'huile du moteur.. 7 litres plus 2 l. pr l'arbre à cames	
Graduation de la jauge (niveau visible)	6 litres
Consommation d'essence : 12 à 15 litres aux 100 kms suivant la vitesse moyenne et la charge transportée.	
Consommation d'huile : 0 l. 150 à 0 l. 350 aux 100 kms. suivant la vitesse moyenne.	

IDENTIFICATION

Conformément aux prescriptions ministérielles, chaque châssis est muni d'une plaque du constructeur, indiquant le type et le numéro du châssis, et fixée au tablier à l'intérieur du capot, côté droit.

Le numéro du châssis est frappé en chiffres de 5 $\frac{m}{m}$ de hauteur sur le longeron en face du moteur du côté de la plaque.

Le numéro du moteur est frappé en chiffres de 5 $\frac{m}{m}$ de hauteur sur l'AV. de la culasse du côté droit.



Fig. 2. — Vue latérale du châssis.

Notice d'Entretien "601"

PREMIÈRE PARTIE

DESCRIPTION DU CHASSIS NU

Le châssis nu comprend les organes suivants :

- 1^o Le châssis proprement dit avec ses accessoires assurant la suspension ;
- 2^o Le moteur et ses accessoires d'alimentation, d'allumage et de démarrage ;
- 3^o L'embrayage et sa commande ;
- 4^o Le changement de vitesse et sa commande ;
- 5^o L'essieu AR. avec ses freins ;
- 6^o Le train avant avec ses freins et ses organes de liaison au châssis ;
- 7^o La direction ;
- 8^o Les accessoires : radiateur, capot, tablier, réservoir à essence, etc., etc. ;
- 9^o L'équipement électrique.

Châssis bloc-tube. Le châssis rigide tubulaire est constitué par deux longerons en tôle emboutie obtenus par emboutissage d'une tôle en forme d'U renversé, sur laquelle est soudée électriquement une tôle fermant la section pour obtenir la forme tubulaire.

Une traverse avant porte le support d'attache des biellettes transversales du train avant et le ressort avant.

Une seule traverse intermédiaire porte l'attache du triangle avant.

La traverse arrière porte les attaches de ressorts arrière.

Le ressort avant transversal comporte des lames isolées entre elles par des rouleaux : ce ressort est sans frottement.

Les ressorts arrière de forme semi-elliptique sont disposés d'arrière en avant.

Moteur.

Le carter supérieur forme bloc avec les cylindres.

La culasse est rapportée et l'étanchéité est assurée par un joint métallo-plastique.

Le vilebrequin repose sur 4 paliers antifrictionnés. Il est foré intérieurement pour la distribution de l'huile sous pression aux bielles et à la chaîne de distribution. Les manetons sont équilibrés par des contrepoids.

Les bielles sont antifrictionnées.

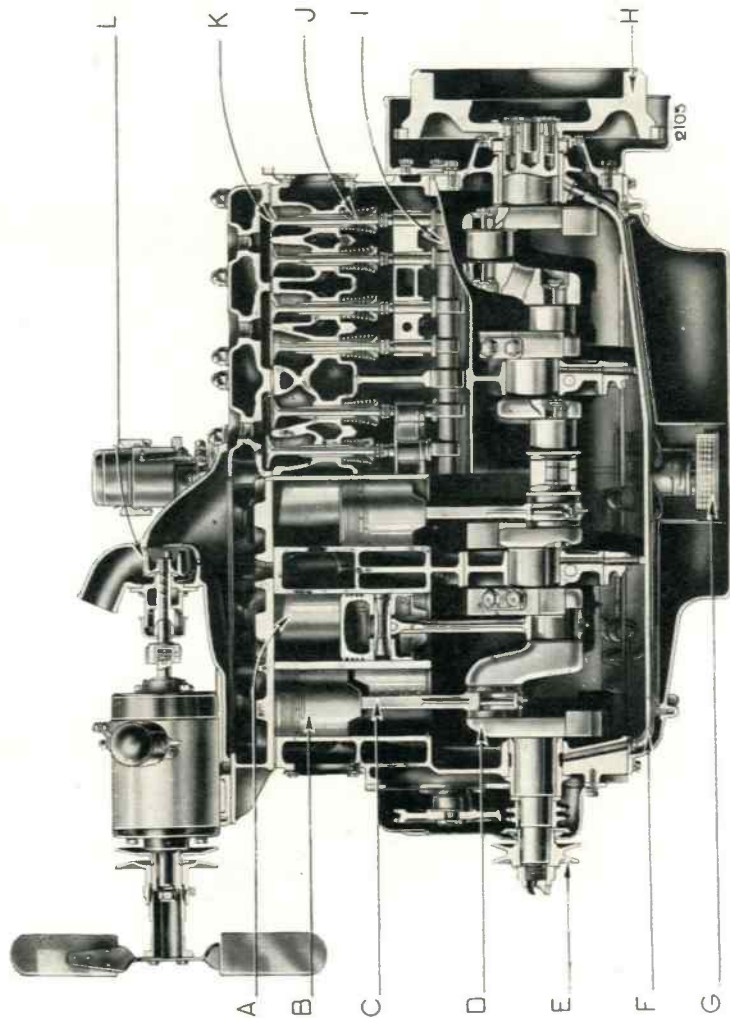


Fig. 3. — Coupe longitudinale du moteur.

- | | |
|-------------------------|----------------------------------|
| A) Cylindre. | G) Crépine d'aspiration d'huile. |
| B) Piston. | H) Volant. |
| C) Bielle. | I) Arbre à cames. |
| D) Vilebrequin. | J) Queue de soupape. |
| E) Poulie. | K) Soupape. |
| F) Circulation d'huile. | L) Pompe à eau. |

Les pistons sont en alliage d'aluminium et très légers. Ils portent 4 segments dont un racleur d'huile.

L'arbre à cames commandé par une chaîne double est supporté par 4 paliers.

Il tourne dans une cuvette à moitié remplie d'huile.

Les poussoirs sont réglables et commandent les soupapes placées côté droit du moteur.

L'allumage est du type " par batterie ". La bobine est fixée au cylindre, la tête d'allumage ou " allumeur " placée au-dessus de la culasse, est commandée par le prolongement de l'arbre de la pompe à huile.

Le graissage sous pression est assuré par une pompe à engrenages noyée dans la réserve d'huile. Un filtre placé à droite du moteur et facile à nettoyer arrête les impuretés en circulation dans l'huile.

L'huile, en sortant de la pompe, passe dans un faisceau tubulaire noyé dans l'eau de refroidissement du moteur, et formant stabilisateur de la température d'huile.

Une canalisation forcée dans le carter reçoit une petite quantité d'huile à chaque tour du vilebrequin et alimente la cuvette de l'arbre à cames; un tube de niveau ramène dans le carter l'huile en excédent de cette cuvette.

La circulation d'eau de refroidissement est activée par une turbine placée à la partie supérieure de la culasse. Une courroie trapézoïdale commande ventilateur, dynamo d'éclairage, pompe accouplés sur le même axe.

Le démarreur actionne le moteur par l'intermédiaire d'un pignon et d'une couronne dentée fixée sur le volant.

Le carburateur du type vertical double corps est fixé directement par une bride sur la tubulure d'admission contiguë à la tubulure d'échappement.

Le moteur est fixé au châssis par l'intermédiaire de 4 supports en caoutchouc, liaison très élastique supprimant toute transmission de vibration.

Embrayage. L'embrayage est du type à disque unique fonctionnant à sec.

Le disque récepteur, garni sur ses deux faces de plateaux de friction, en matière spéciale, se trouve serré par l'action des ressorts entre le volant du moteur et un plateau mobile.

La manœuvre de la pédale de débrayage annule, par un jeu de leviers appropriés, l'action des ressorts d'embrayage, fait disparaître tout frottement sur le disque récepteur, ce qui libère la transmission.

En cas de démontage de l'embrayage, ne pas laver à l'essence la bague de centrage de l'arbre d'embrayage dans le bout du vilebrequin. Cette bague, composée d'un métal poreux, tient en suspens, en effet, l'huile nécessaire au graissage. Il convient au remontage de mettre la valeur d'une noisette de Mobilubricant " S " dans la bague.

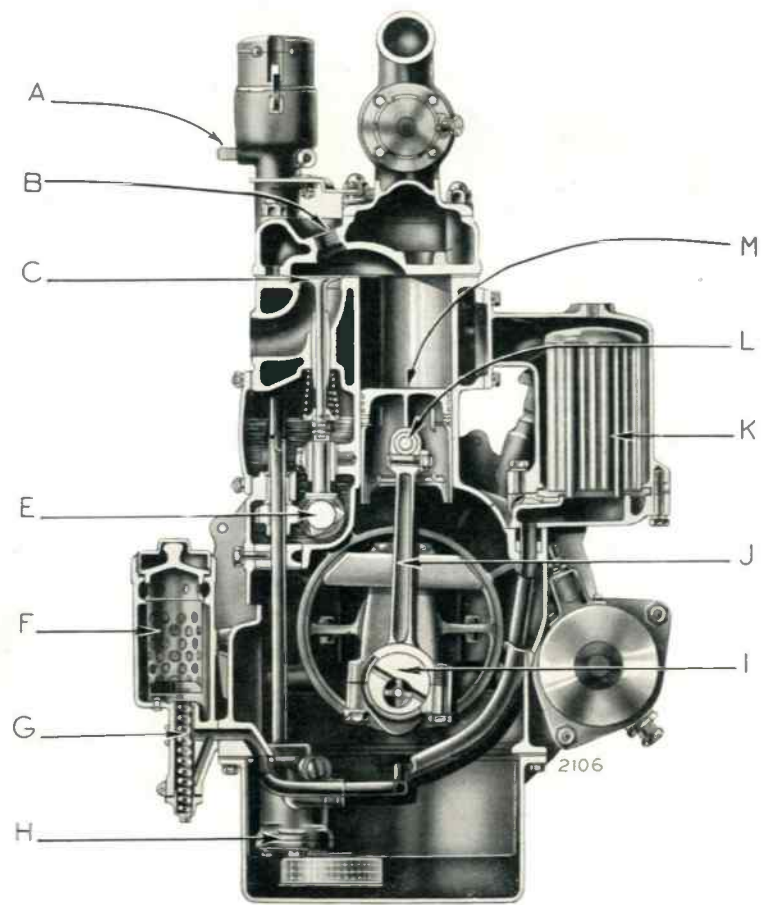


Fig. 4. — Coupe transversale du moteur.

- | | |
|---|---------------------------|
| A) Huileur de la tête d'allumeur. | H) Pompe à huile. |
| B) Emplacement de bougie. | I) Vilebrequin. |
| C) Soupape. | J). Bielle. |
| E) Arbre à cames. | K) Stabilisateur d'huile. |
| F) Filtre. | L) Axe de piston. |
| G) Ressort du clapet de retour d'huile. | M) Piston. |

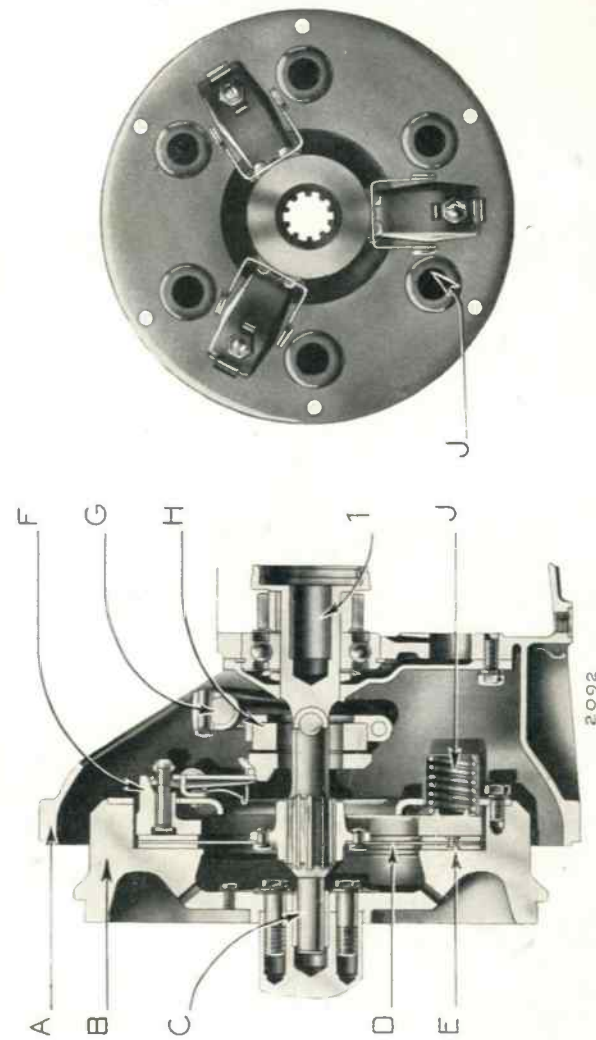


Fig. 5. — Coupe de l'embrayage et vue latérale.

- | | |
|---------------|--------------------------|
| A) Carter. | F) Plateau. |
| B) Volant. | G) Axe de la fourchette. |
| C) Arbre. | H) Butée. |
| D) Disque. | I) Arbre moteur. |
| E) Garniture. | J) Ressort d'embrayage. |

Boîte de vitesses. La boîte de vitesses formant bloc avec le moteur est à trois vitesses toutes silencieuses et marche AR. avec synchronesh aux 2^{me} et 3^{me} vitesses.

Les vitesses sont mises en prise par le déplacement de deux baladeurs, manœuvrés par un levier placé au centre de la voiture.

Les positions du levier de commande pour les différentes vitesses sont données par le schéma, page 67, chapitre : "Conduite de la Voiture".

Le dispositif appelé "synchronesh" empêche de mettre les engrenages en prise tant que la vitesse circonférentielle des deux engrenages n'est pas la même; un petit embrayage entraîne l'engrenage fou, et une came s'efface pour laisser passer le levier de commande au moment où la vitesse correcte est atteinte.

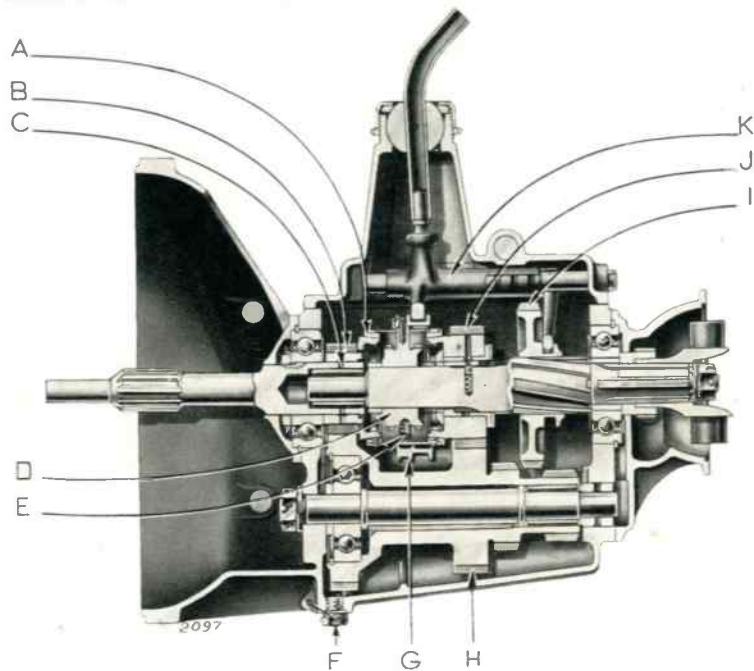


Fig. 6. — Coupe longitudinale de la boîte de vitesses.

- | | |
|--|---|
| A) Bague de friction du synchronesh. | G) Bague de manœuvre du synchronesh. |
| B) Pignon de l'arbre moteur. | H) Pignon de renvoi de 2 ^e vitesse. |
| C) Arbre moteur. | I) Baladeur de 1 ^{re} vitesse et de marche AR. |
| D) Moyeu du synchronesh, crabot de 2 ^e et 3 ^e vitesse. | J) Pignon de 2 ^e vitesse. |
| E) Bille du synchronesh. | K) Arbre de la fourchette de commande des baladeurs. |
| F) Bouchon de vidange. | |

Le baladeur de 1^{re} vitesse et marche arrière est monté sur un arbre cannelé en hélice, ce qui permet de tailler en hélice tous les pignons, qui sont ainsi rendus parfaitement silencieux.

La boîte de vitesses porte à l'AR. la rotule de poussée et de réaction contenant le cardan et la prise de commande du compteur kilométrique.

Le cardan est monté sur roulements à aiguilles.

Pont arrière. Le pont AR. est constitué par un carter en deux pièces et deux tubes formant essieu, aux extrémités desquels sont rivés les supports de freins arrière et d'attaches de ressort ou d'amortisseur.

Le "pont" est relié au châssis par le tube de réaction, renforcé par deux tirants, situé dans l'axe de la voiture et articulé par une genouillère sphérique sur la boîte de vitesses. Ce tube supporte les efforts de poussée et la réaction aux couples moteur ou de freinage.

L'arbre de transmission passe au centre du tube de réaction : il se trouve maintenu par un roulement à billes situé vers le milieu de sa longueur.

La partie inférieure du carter est soudée au tube de réaction, elle porte tout le mécanisme : roue, vis sans fin et mouvement différentiel.

La partie supérieure est soudée aux 2 tubes d'essieu. Les arbres de pont s'emmanchent par leur embout cannelé dans les pignons du différentiel.

Train avant. Le train avant à roues indépendantes est constitué par un système de deux parallélogrammes articulés, chaque parallélogramme étant constitué par :

- La moitié du ressort avant,
- Une jambe de force transversale articulée au centre du châssis,
- Le support de fusée formant pivot de braquage.

Ce pivot de fusée est lui-même rivé sur une jambe de force longitudinale venant se fixer à l'arrière du moteur sur une traverse d'assemblage des longerons.

Les deux ensembles symétriques assurent l'indépendance totale des roues. Chacune se déplace parallèlement à elle-même, en conservant par conséquent un carrossage constant : la voie est pratiquement constante en raison de la grande longueur des branches du parallélogramme.

Sur les pivots supports sont articulés les fusées des roues et les renvois de freins avant.

Les deux fusées sont articulées sur un pivot incliné passant par le point de contact du pneu avec le sol : elles sont reliées entre elles par une bielle de connexion en deux pièces avec relais pivotant au centre qui assure dans les braquages une épure de direction correcte quels que soient les déplacements verticaux des roues.

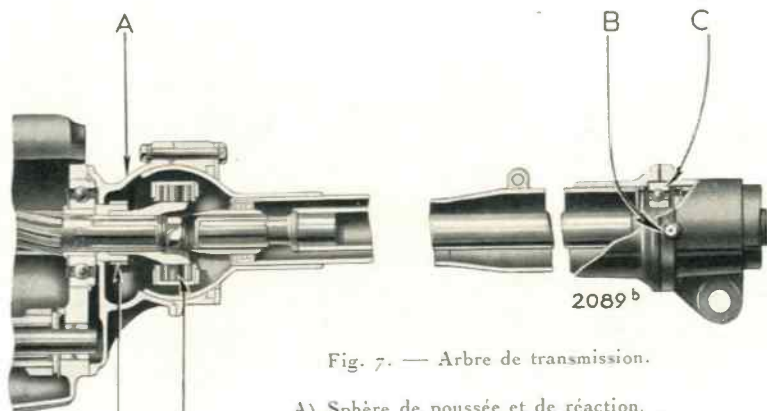


Fig. 7. — Arbre de transmission.

- A) Sphère de poussée et de réaction.
- B) Graisseur du roulement intermédiaire.
- C) Roulement.
- D) Pignon du compteur kilométrique.
- E) Croisillon.

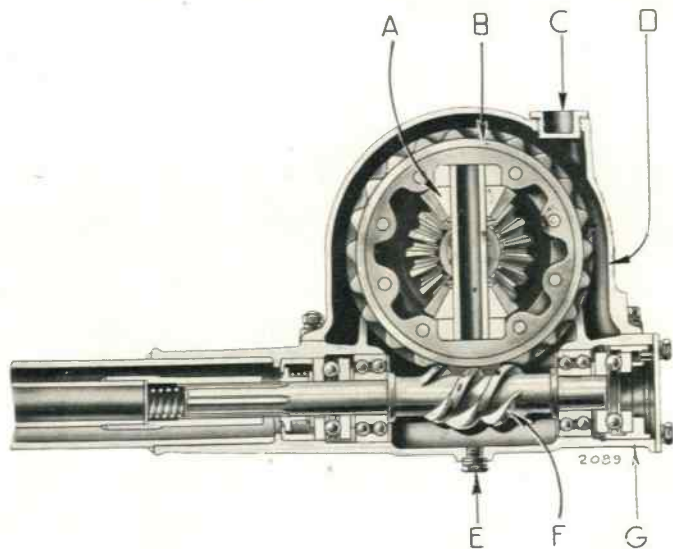


Fig. 8. — Coupe du pont arrière.

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| A) Différentiel. | E) Bouchon de vidange. |
| B) Grande couronne. | F) Vis sans fin. |
| C) Orifice de remplissage. | G) Carter de vis. |
| D) Carter. | |

L'articulation sur le châssis des deux jambes de force transversales et longitudinales est assurée sur silentblocs amortisseurs de chocs.

Direction. La direction du type à roue et vis sans fin est à rattrapage de jeu : elle commande les fusées par une barre montée à rotules.



Fig. 9. — Coupe de l'essieu avant droit.

- | | |
|---|---|
| A) Fusée. | I) Œil d'articulation sur Silentbloc. |
| B) Pivot. | J) Bielle d'attelage d'amortisseur. |
| C) Œil d'articulation (graisseur à l'AR). | K) Jambe de force longitudinale (côté droit). |
| D) Ressort avant. | L) Jambe de force transversale (côté droit). |
| E) Lames de ressort montées sur rouleaux. | M) Amortisseur. |
| F) Œil sur Silentbloc. | N) Bouchon de remplissage de l'amortisseur. |
| G) Levier d'amortisseur. | O) Œil d'articulation sur Silentbloc. |
| H) Mâchoire de frein. | |

La colonne de direction renferme la commande du contacteur électrique placé à la partie inférieure du carter de direction et manœuvré du centre du volant. Elle est reliée à la direction par un flector.

Freins. Les 4 roues sont munies de freins auto-serreurs à mâchoires intérieures extensibles avec garniture en matière spéciale résistant à la chaleur et à l'usure. La pédale de frein commande les freins sur les 4 roues. Le levier à main commande les freins sur les roues arrière.

Radiateur. Le radiateur du type monobloc avec calandre rapportée est maintenu sur le châssis en trois points :

— à la partie inférieure, il est monté sur silentbloc central s'articulant sur le support de ressort au milieu de la traverse avant du châssis.

— à la partie supérieure, le radiateur est relié par l'arrière au tablier support de réservoir d'essence par deux tirants réglables en longueur.

Amortisseurs hydrauliques Peugeot L'amortisseur est constitué à double effet. Il est fixé au châssis dans lequel se meut un piston commandé par un levier relié à l'essieu. Le cylindre est plein d'huile, qui s'oppose aux mouvements du piston.

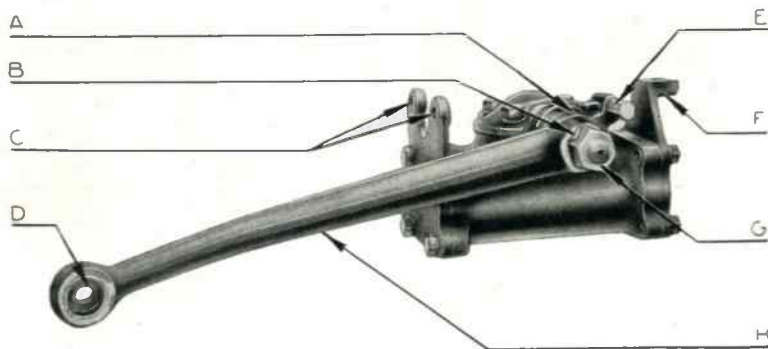


Fig. 10. — Amortisseur hydraulique.

- | | |
|--|--------------------------------------|
| A) Cage des rondelles d'étanchéité de l'axe. | E) Bouchon de remplissage. |
| B) Frein d'écrou. | F) Patte d'attache au châssis. |
| C) Pattes d'attache au châssis. | G) Écrou de blocage. |
| D) Œil avec silentbloc. | H) Levier monté sur cône et claveté. |

Pour obtenir un effet constant, on emploie une huile dont la fluidité varie très peu dans les conditions normales d'emploi (entre -15° et $+40^{\circ}$ centigrades). C'est l'huile spéciale extra-fluide AM de la Vacuum Oil Company.

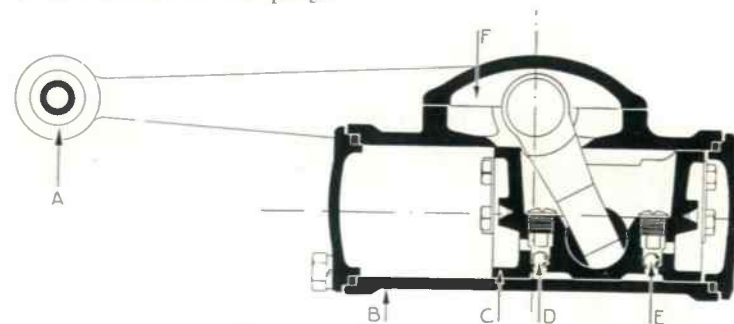


Fig. 11. — Coupe longitudinale.

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| A) Extrémité du levier de commande. | D) Soupapes automatiques. |
| B) Corps d'amortisseur. | E) Réserve d'huile. |
| C) Piston. | |

Le passage de l'huile d'un côté à l'autre du piston est réglé par des soupapes maintenues par un ressort antagoniste minutieusement taré ; suivant la pression que l'huile exerce sur la soupape, le ressort se comprime plus ou moins, ce qui découvre une série d'orifices calibrés percés dans la soupape ; le débit d'huile se trouve ainsi réglé en fonction de la pression de l'huile, et par suite de la vitesse avec laquelle le piston se déplace.

On peut ainsi obtenir un amortissement presque nul pour les petites oscillations, et un amortissement très fort pour les grandes oscillations. Le système est absolument indéfinissable, et les résultats obtenus absolument constants, quelles que soient les conditions extérieures.

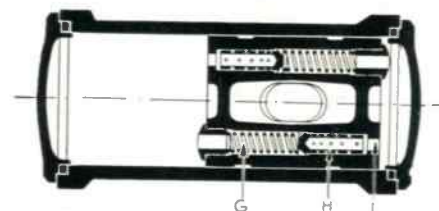


Fig. 12. — Coupe schématique montrant le fonctionnement des amortisseurs.

- | |
|--------------------------------|
| G) Ressort antagoniste. |
| H) Piston-soupape. |
| I) Orifice de passage d'huile. |

Tous les appareils sont tarés à l'usine sur une machine spéciale. L'entretien se réduit au contrôle du niveau d'huile (voir chapitre du graissage).

Les amortisseurs Peugeot ne doivent pas être démontés en dehors des ateliers Peugeot, sous peine d'annulation des clauses de garantie prévues aux conditions générales de vente.

Guide-cric. Le châssis porte à l'arrière deux guides en fer plat : il suffit d'engager la tête du cric sur le guide, puis de le pousser à fond pour que le cric soit prêt à soulever la voiture, quelles que soient les inégalités du sol.

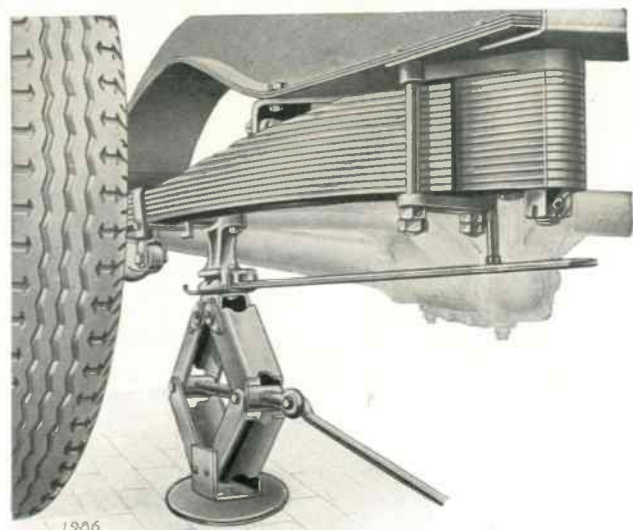


Fig. 15. — Mise en place du cric spécial.



DEUXIÈME PARTIE

CARBURATEUR

Description - Fonctionnement - Réglage

Les voitures 601 sont munies du carburateur Solex vertical à deux corps.

Ce carburateur se compose d'une cuve à niveau constant, alimentant deux carburateurs identiques, comprenant notamment le gicleur principal, le gicleur de ralenti, un volet de réglage d'admission des gaz.

Un carburateur auxiliaire de petite dimension, greffé sur le corps double du carburateur, est utilisé pour la mise en route à froid : c'est le starter automatique. — Il alimente les deux carburateurs jumelés.

Manœuvre du "starter" Il suffit, pour le conducteur, de mettre le starter en circuit, *en tirant à fond la commande placée à droite sur le tablier, sans faire aucune autre manœuvre et, en particulier, sans ouvrir les gaz.*

Il n'est donc plus nécessaire de tâtonner avec le pied pour donner à la pédale d'accélérateur la position convenable.

Si, par temps très froid, le moteur part et s'arrête après une ou deux ou trois explosions, sans atteindre le cycle complet des cylindres, cela provient d'un "gommage" partiel des organes du moteur et il faut renouveler l'action du démarreur.

Le départ une fois obtenu, il sera bon de laisser le "starter" en circuit jusqu'à ce que le moteur ait pris sa température. A ce moment, on repoussera à fond le bouton de commande, mais on ne devra jamais laisser le "starter" dans une position intermédiaire.

Si le moteur est chaud, il est inutile de se servir du "starter", qui rendrait le départ difficile par excès de richesse du mélange.

Détail de fonctionnement du "starter" automatique. NOTA. — Pour donner plus de clarté, la vue schématique ci-après (fig. 14) représente la coupe du "starter" monté sur un carburateur vertical.

Le gicleur d'essence du "starter" est désigné par la lettre "E". Il alimente en essence une petite capacité "F" dans laquelle vient plonger un tube "G" qui est soumis à la dépression de la chambre "K".

L'air est réglé par un orifice "I" et le mélange essence et air se fait dans la chambre "A" qui peut être mise en communication avec la partie située en aval du papillon, c'est-à-dire entre le papillon et le moteur, au moyen d'une glace percée d'une ouverture "L".

L'ensemble constitue un petit carburateur auxiliaire qui donne au moment du départ un mélange d'autant plus riche que la température est plus basse, ce qui a pour but de faciliter le départ du moteur à froid.

La disposition des différents organes est telle que, dès que le moteur est parti, la richesse diminue rapidement et automatiquement pour éviter le lavage des cylindres.

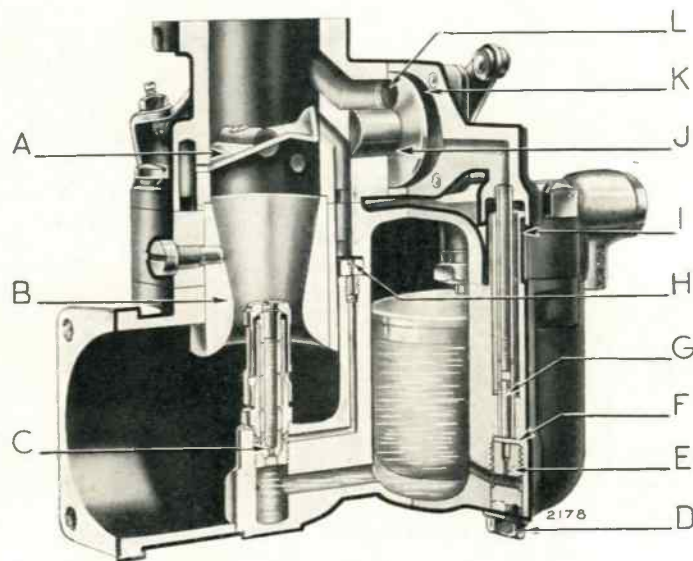


Fig. 14. — Coupe schématique du carburateur montrant notamment le fonctionnement du starter.

- | | |
|---|---|
| A) Papillon. | G) Tube. |
| B) Buse. | H) Gicleur de ralenti. |
| C) Gicleur principal. | I) Arrivée d'air du starter. |
| D) Gicleur d'essence du starter. | J) Glace. |
| E) Orifice du gicleur d'essence du starter. | K) Chambre de dépression du starter. |
| F) Capacité. | L) Passage des gaz starter en fonctionnement. |

Par exemple, lorsque le moteur tourne lentement, à moins de 100 tours à la minute, quand il est entraîné par le démarreur ou à la manivelle, la richesse du mélange est très grande, car la quantité d'air aspirée est faible comparativement au débit d'essence du gicleur "E".

Au contraire, dès que la vitesse du moteur augmente, c'est-à-dire lorsque les résistances internes diminuent dans le moteur, par suite du réchauffage dû aux premières explosions, la quantité d'air aspirée par tour augmente également, mais le débit du gicleur d'essence *reste constant*.

Le "starter" est donc un dispositif réglant automatiquement la richesse du mélange, en fonction de la température interne du moteur, tout en assurant à lui seul la quantité de gaz nécessaire au départ et en augmentant au surplus la richesse du mélange pendant les premières manœuvres pour le démarrage de toute la voiture.

Réglage du "starter". Le réglage du "starter", déterminé pour obtenir de bons départs à froid, a fait l'objet de nombreuses expériences, sévèrement contrôlées : il n'y a donc pas lieu de le modifier sans avis du constructeur.

On ne pourrait être amené à modifier ce réglage qu'en raison du climat pour des cas très particuliers. On éviterait en tout cas de changer le gicleur d'air qui est déterminé une fois pour toutes en fonction de la cylindrée du moteur.

On changerait seulement le gicleur d'essence "D".

On reconnaîtra qu'il est trop gros si, au ralenti, il sort de l'échappement une fumée noire lorsque le moteur commence à être chaud.

S'il est trop petit, le départ sera plus difficile.

Par un hiver très rude, on pourra augmenter d'un numéro ou deux le gicleur d'essence. Par temps chaud, il faudra revenir au réglage normal.

Réglage du ralenti normal. Le réglage du ralenti dans un carburateur à deux corps pour moteur 6 cylindres est une manœuvre délicate que nous conseillons de confier aux mécaniciens de nos Concessionnaires, car il influe d'une façon importante sur la qualité des reprises du moteur et également sur la consommation.

Un excès d'essence au ralenti, ou un ralenti réglé trop pauvre peuvent également donner un ralenti acceptable pour le moteur tournant à vide mais, dans un cas comme dans l'autre, il pourra se produire, à la reprise, ce que l'on appelle un trou de carburation dû, soit à l'excès, soit au manque d'essence.

Le carburateur Solex est alimenté au ralenti par deux gicleurs (H) montés sur la cuve du carburateur.

Les diamètres de ces gicleurs ont été déterminés avec soin aux essais et il n'y a pas lieu, en principe, d'en changer la dimension.

Le ralenti est influencé en outre par une vis butée de ralenti "Z" et deux vis de réglage d'air de ralenti "W".

La vis "Z" limite la fermeture des papillons; on augmente la vitesse du moteur en vissant et on la diminue en dévissant.

Chaque corps de carburateur comprend une vis de réglage d'air de ralenti "W". Cette vis agit sur la richesse du mélange. En vissant, la richesse diminue et en dévissant la richesse augmente (c'est le contraire sur les carburateurs 201 et 301).

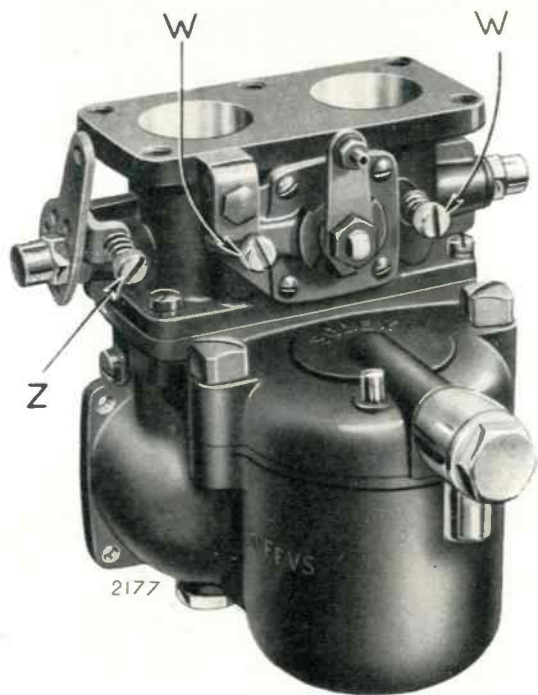


Fig. 15. — Vue extérieure du carburateur double corps.

Z) Vis butée de ralenti.

W) Vis de réglage d'air.

On reconnaît que la richesse du mélange est trop forte quand le moteur a tendance à prendre un "galop" régulier qui s'amplifie jusqu'au "calage" du moteur.

On reconnaît que la richesse est insuffisante quand le moteur est affecté d'un ralenti instable très irrégulier comme explosions et qu'il a tendance à caler, mais sans présenter le galop caractéristique de l'excès d'essence.

Les carburateurs sont réglés minutieusement avant la sortie d'usine, et les réglages de ralenti que l'on peut être amené à faire consisteront, le plus souvent, à diminuer un peu la vitesse du ralenti, lorsque le moteur sera complètement rodé, ou encore, à ajuster la vitesse aux changements de saisons.

Cependant, s'il semble nécessaire de refaire le réglage du complet du ralenti, l'on procédera comme suit en atelier :

1° On profitera de la rentrée au garage de la voiture avec moteur bien chaud. On laissera la manette de correcteur d'avance à l'allumage dans la position normale et l'on effectuera les différentes opérations indiquées ci-dessous, exactement dans l'ordre où elles sont recommandées.

2° On enlèvera les fils de bougies du premier groupe de cylindres : 1, 2, 3, en même temps que l'on augmentera légèrement la vitesse du ralenti en vissant très légèrement la vis "Z" pour que le moteur puisse tourner sur 3 cylindres.

L'on vissera ou l'on dévissera ensuite par toutes petites doses, la vis W, des trois cylindres AR. 4, 5, 6, en observant minutieusement, après chaque tâtonnement, le résultat.

3° Remettant les trois fils de bougies AV., l'on enlèvera ceux AR. et l'on procédera comme indiqué au paragraphe 2° pour les cylindres 4, 5, 6.

4° A la fin de ce réglage sur les 3 cylindres AR., l'on essaiera de diminuer la vitesse du ralenti au maximum.

5° L'on recommencera le même essai sur les 3 cylindres AV. pour voir si le réglage trouvé avec la vis "W" s'accommode de la nouvelle vitesse de ralenti avec trois cylindres seulement.

6° Remettant alors les 6 fils de bougies, l'on réduira la vitesse de ralenti par la vis "Z" et l'on pourra encore agir sur la richesse du mélange, en observant longuement ce qui se passe sur le ralenti, mais l'on aura soin de toujours tourner dans le même sens et de même quantité les deux vis à la fois.

L'ensemble de ces réglages des vis d'air "W" est extrêmement minutieux et, pour ne pas commettre de grosses erreurs, il convient de commencer l'opération en serrant les deux vis toutes les deux à fond et de commencer le réglage sur chacune d'elles en les dévissant toutes deux également de deux tours environ.

Le réglage lui-même porte sur des quantités très faibles, inférieures souvent à un demi-tour de vis.

On complètera le réglage pratique du ralenti en donnant un peu de retard à l'allumage par la manette du correcteur prévu à cet effet.

Observation importante. Tout ce qui précède suppose que le moteur est en parfait état au point de vue étanchéité de soupapes et surtout étanchéité des joints d'admission. Si l'on éprouvait de grosses difficultés pour réduire la vitesse de ralenti du moteur, il faudrait vérifier particulièrement les joints de la tubulure d'admission.

Réglages des carburateurs Le meilleur réglage déterminé après de nombreux essais en différentes régions est celui qui est normalement livré en série avec les voitures neuves et il correspond à la meilleure marche moyenne de la voiture.

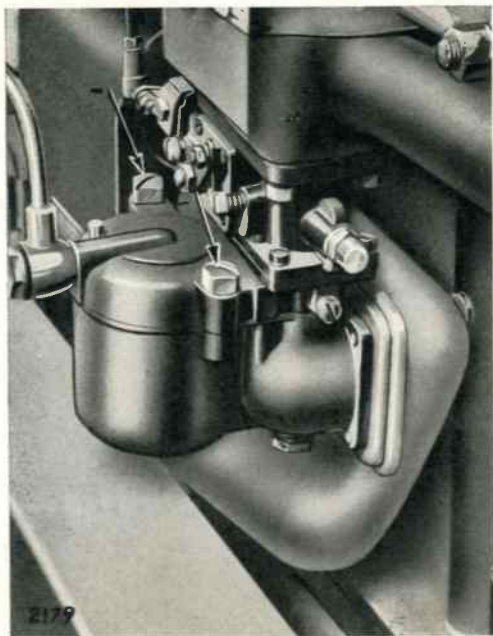


Fig. 16. — Carburateur.

Les flèches indiquent les vis de démontage de la cuve.

Toute modification tendant à réduire la consommation doit porter à la fois sur le diamètre de la buse et sur le diamètre des gicleurs. En réduisant seulement le débit des gicleurs, l'on peut obtenir *apparemment* les mêmes résultats pratiques, mais la température interne du moteur se trouve augmentée dans des conditions considérables, ce qui peut amener des avaries graves aux soupapes, segments et même aux pistons, en même temps que des phénomènes de cliquetis ou d'auto-allumage amenant la destruction des bougies et des perturbations dans la marche.

L'adjonction de prises d'air supplémentaires ou d'économiseurs a toujours les mêmes conséquences pernicieuses si ces appareils appauvrissent le mélange, car les constructeurs de ces appareils ne

tiennent jamais compte de la répercussion produite par l'élévation de la température de combustion.

Toutes modifications entraînant une réduction de la consommation doivent, en pratique, amener en même temps une réduction de la puissance du moteur, c'est-à-dire de la vitesse de la voiture.

Réglage du carburateur. Les voitures de série sont réglées avec le réglage suivant :

Buse (B)	22
Gicleur principal (C)	105 × 56
Gicleur de ralenti (H)	040
Chapeau de gicleur	17 × 250
Pointeau d'arrivée d'essence avec siège percé à	2,5
Flotteur de	65 grammes

Starter.

Gicleur d'air	5,5
Gicleur d'essence	160

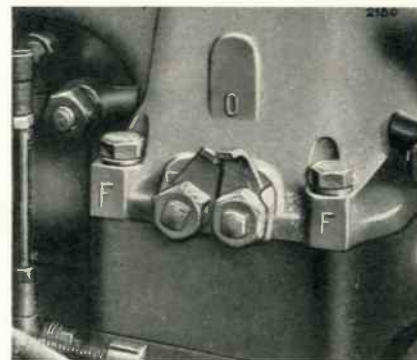


Fig. 17. — Réchauffage des gaz à l'admission.

Les 2 leviers verticaux sont à la position ouvert (hiver).

Réchauffage. Pendant les fortes chaleurs en été, il pourra être utile de supprimer une partie du réchauffage qui a été reconnu nécessaire pendant les saisons froides.

Pour cela, il suffira de dévisser les deux écrous 6 pans (voir fig. 17) et d'orienter vers l'horizontale les deux petits leviers qui sont normalement réglés parallèlement dans la position verticale. — Ces deux leviers sont à déplacer symétriquement par rapport à l'axe de la tubulure.

RÉGLAGE DU MOTEUR ET PARTICULARITÉS DE MONTAGE

Réglage des soupapes et des poussoirs. La levée des soupapes est de 6 m/m 5 et les points d'ouverture et de fermeture sont :

Soupape d'admission	ouverture : 0.2 m/m avant le point mort haut.
	fermeture : 11.9 m/m après le point mort bas.
Soupape d'échappement	ouverture : 16.40 m/m avant le point mort bas.
	fermeture : 0.01 m/m après le point mort haut.

Par suite du profil spécial des cames, il y a lieu de vérifier le jeu maximum des poussoirs et non pas les jeux aux environs de l'ouverture ou de la fermeture des soupapes.

Les soupapes doivent être réglées respectivement avec un jeu de : 0,20 m/m à l'admission et 0,30 m/m à l'échappement.

Il y a lieu de vérifier spécialement les jeux après la période de rodage de la voiture neuve, ou après un rodage de soupapes. En particulier, le jeu sous la soupape d'échappement ne doit jamais être inférieur à 0,25 m/m.

Faire tourner le poussoir sur lui-même pendant la vérification.

Si le jeu des poussoirs se trouve modifié à l'usage, desserrer le contre-écrou de la vis, serrer ou desserrer la vis et rebloquer le contre-écrou. Le jeu se mesure au moyen d'un clinquant d'épaisseur.

Démontage des ressorts de soupapes : Les poussoirs sont groupés en trois rampes démontables très facilement : aussi pour remplacer un ressort de soupape, le procédé le plus rapide consiste-t-il à effectuer successivement les opérations ci-dessous indiquées :

- 1^o Démontage du carburateur pour faciliter les opérations.
- 2^o Démontage des plaques cache-soupapes après avoir vidangé le bain d'huile de l'arbre à cames.
- 3^o Démontage des bougies.
- 4^o Faire tourner le moteur à la manivelle pour amener la distribution au point voulu pour qu'aucun des 4 poussoirs de la rampe envisagée ne soit dans la position de soulèvement.

Ce point de réglage est très précis et il convient de le rechercher minutieusement.

L'on est dans la position voulue lorsque l'on peut faire pivoter facilement les 4 poussoirs sur eux-mêmes.

5^o Démontez la rampe des poussoirs maintenue en place par 2 vis horizontales. Ces vis sont arrêtées par un frein en tôle.

6^o Par le trou de bougie, maintenir avec un tournevis la soupape appuyée sur son siège tandis que l'on fait levier à la partie inférieure pour dégager la clavette de soupape.

7^o Le ressort et la coupelle sortent facilement après ces opérations. Le remontage se fait par des opérations inverses effectuées dans l'ordre inverse.

Ce procédé offre l'avantage de la rapidité et aussi de ne pas dérégler les poussoirs.

Démontage des soupapes. Démontez la courroie de ventilateur.

Désaccouplez le tuyau d'eau. Démontez la culasse en prenant des précautions pour ne pas abîmer le joint de culasse. (Il est préférable de monter chaque fois un joint neuf.)

Procédez comme indiqué ci-dessus pour le démontage des clavettes de soupapes.

Reglage de la distribution. Après un démontage complet du moteur, il est indispensable de remonter la chaîne convenablement. Procéder comme suit :

Placer le piston N^o 1 à la position : "ouverture d'échappement", c'est-à-dire 16.4 m/m avant le point mort bas. (Les cylindres sont numérotés 1, 2, 3, 4, 5, 6, en partant de l'avant.) Tourner l'arbre à cames, de façon à le placer exactement à la position ouverture de la soupape d'échappement du cylindre 1 et dans cette position de l'arbre à cames et du piston, monter la chaîne sur ses pignons.

Si la chaîne ne se monte pas ainsi d'une façon convenable, démonter le pignon monté sur l'arbre à cames. Ce pignon percé de sept trous permet donc sept positions dont l'une donne approximativement la position cherchée.

Il n'est pas utile de vérifier le réglage sur tous les cylindres : si le cylindre 1 est bien réglé, tous les autres le sont également bien par suite du calage des cames.

Nous recommandons de régler sur la position d'ouverture d'échappement, qui réduit les chances d'erreurs possibles.

Calage de la tête d'allumeur. L'ordre d'allumage des cylindres est 1, 5, 3, 6, 2, 4.

Pour régler l'allumage :

- 1^o Mettre le dispositif de réglage au cran du milieu.

2° Placer le piston n° 1 au point d'allumage, soit 0,6 millimètres avant le point mort haut.

Pour déterminer cette position, démonter sur le carter moteur côté droit une petite plaque formant fenêtre, qui découvre le volant moteur et laisse apparentes dans la position voulue les inscriptions suivantes :

$\frac{P}{M}$ qui veut dire point mort (haut).

$\frac{A}{M}$ qui indique le point précis d'allumage pour les cylindres 1 et 6.

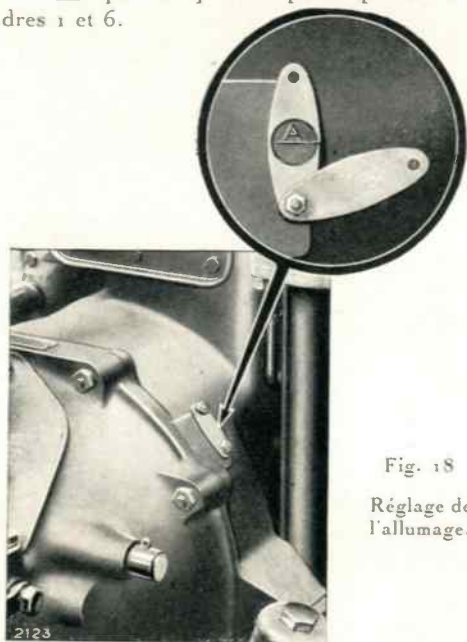


Fig. 18
Réglage de l'allumage.

Pour caler la tête d'allumeur, il faut donc faire correspondre le trait situé au-dessous de la lettre A avec le trait gravé sur le carter.

3° Enlever le couvercle de la tête du distributeur.

4° Desserrer le boulon de la pince fixant le distributeur et tourner le boîtier jusqu'au moment précis où la came correspondant au cylindre 1 commence à décoller les vis platinées.

5° Serrer alors la pince dans cette position et replacer le couvercle et les fils.

Le distributeur d'allumage comporte un système d'avance automatique qui ne nécessite aucun réglage.

L'allumeur est commandé par un tournevis excentré qui empêche d'effectuer toute erreur de calage au montage.

:: Avance :: à l'allumage. Le dispositif d'avance réglable permet de faire varier depuis le siège du conducteur l'avance initiale, ce qui permet d'obtenir toujours les meilleures conditions de marche. Il est recommandé d'augmenter l'avance jusqu'au moment où le cliquetis se fait entendre, puis de diminuer très légèrement, de façon à être toujours à la limite. On peut ainsi tirer le meilleur parti des carburants contenant de l'alcool, qui supportent plus d'avance ; on peut aussi diminuer l'avance pour la marche en ville, et l'augmenter un peu sur la route.

Réglage des pointes de bougies. L'écartement des pointes de bougies doit être de 0,4 m/m. Ces pointes s'usent, il faut les vérifier et les rapprocher à 0,4 m/m, notamment si l'on constate des ratés à la reprise.

Des bougies bien réglées améliorent le départ à froid, le ralenti et les reprises.

Veiller également à l'étanchéité des bougies ainsi qu'à l'étanchéité du joint de bougie. Un joint qui fuit détériore la bougie, peut provoquer des phénomènes d'auto-allumage, et faire brûler les soupapes.

Tension de la courroie de ventilateur. Pour régler la tension de la courroie trapézoïdale de commande du ventilateur une poulie extensible a été prévue.

Pour retendre la courroie, rapprocher la joue mobile de la joue fixe en la vissant jusqu'à tension convenable. Le frein doit être engagé dans une des fraises d'arrêt.

Montage du volant moteur. Le volant moteur est fixé directement sur le vilebrequin par des vis en acier spécial traitées et rectifiées, qui doivent être bloquées très énergiquement à l'aide d'une clé spéciale et arrêtées par un frein circulaire en tôle immobilisant toutes les têtes de vis.

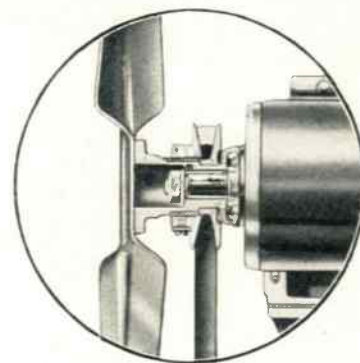


Fig. 19. — Ventilateur.

Démontage des paliers du vilebrequin. Après démontage du volant, il est nécessaire, pour démonter le palier arrière du vilebrequin, de retirer avec un outil spécial le "retour d'huile" emmanché "dur" sur l'extrémité de l'arbre.

Pour démonter les paliers avant et arrière, il est également bon d'employer un outil spécial.

Les Agents Peugeot sont pourvus de ces outillages perfectionnés.

Les paliers du milieu sont maintenus chacun par un boulon qui traverse le carter. Après démontage de ces boulons, on peut retirer le vilebrequin avec tous ses paliers en bout du carter.

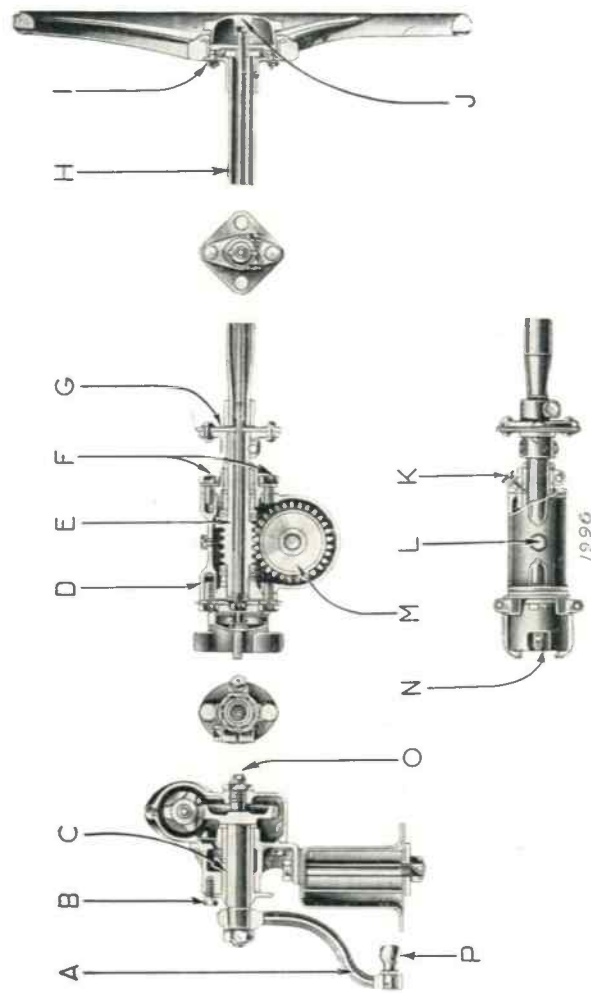


Fig. 20. — Coupe de la direction.

- | | | |
|-------------------------------------|--|---|
| A) Levier de commande de direction. | F) Vis de fixation. | L) Graisseur. |
| B) Vis de blocage. | G) Flecteur. | M) Roue hélicoïdale. |
| C) Bague de l'axe de manivelle. | H) Colonne de direction. | N) Commutateur. |
| D) Carter de direction. | I) Volant de direction. | O) Vis de rattrapage de jeu. |
| E) Vis sans fin. | J) Contacteur et commande d'avertisseur. | P) Rotule de commande de la barre de direction. |
| | K) Graisseur. | |

QUATRIÈME PARTIE

RÉGLAGES ET PARTICULARITÉS DE MONTAGE DU CHASSIS

Réglage de l'embrayage. Après un long usage, ou bien si par une fausse manœuvre l'on fait patiner l'embrayage, les garnitures de friction s'usent, ce qui a pour conséquence de faire reculer la butée de débrayage et de faire disparaître ce que l'on nomme "la sûreté".

Il est pernicieux de rouler ainsi et il faut régler la commande. Pour cela, ouvrir le capot et tourner de quelques tours le bouton moleté placé sur la bielle reliant la pédale au levier de débrayage pour obtenir un jeu donnant 20 m/m environ de course pour rien à la pédale (sûreté).

Réglage de la direction. La direction est établie de telle façon que le jeu peut être rattrapé ou réglé par différents dispositifs qui la rendent pratiquement inusable.

Il est toutefois nécessaire que ces réglages soient faits par un mécanicien expérimenté.

On procédera de la façon suivante :

1° Pour régler le jeu latéral de la vis : desserrer le boulon de la pince du couvercle du boîtier supérieur de direction, visser le coussinet central en bronze jusqu'à résistance assez sérieuse et desserrer légèrement ensuite avant de bloquer la pince d'immobilisation.

Ce réglage demande à être effectué avec doigté, la direction ne doit pas "forcer" lorsque les opérations sont terminées.

2° Le jeu latéral de l'axe de la roue hélicoïdale se rattrape par la vis centrale avec contre-écrou situé côté moteur (voir fig. 20 coupe horizontale au bas de la figure).

3° En cas d'usure légère de la denture même, entre vis et écrou, procéder comme suit : Démontez la manivelle de direction et faire tourner le volant de direction d'un quart de tour avant de remonter la manivelle. Cette opération a pour but de changer le secteur de denture intéressé par la manœuvre normale de direction.

4° Si un jeu persistait dans la denture après les opérations précédentes, il conviendrait de rapprocher la roue de la vis à l'aide du dispositif par excentrique. Procéder comme suit :

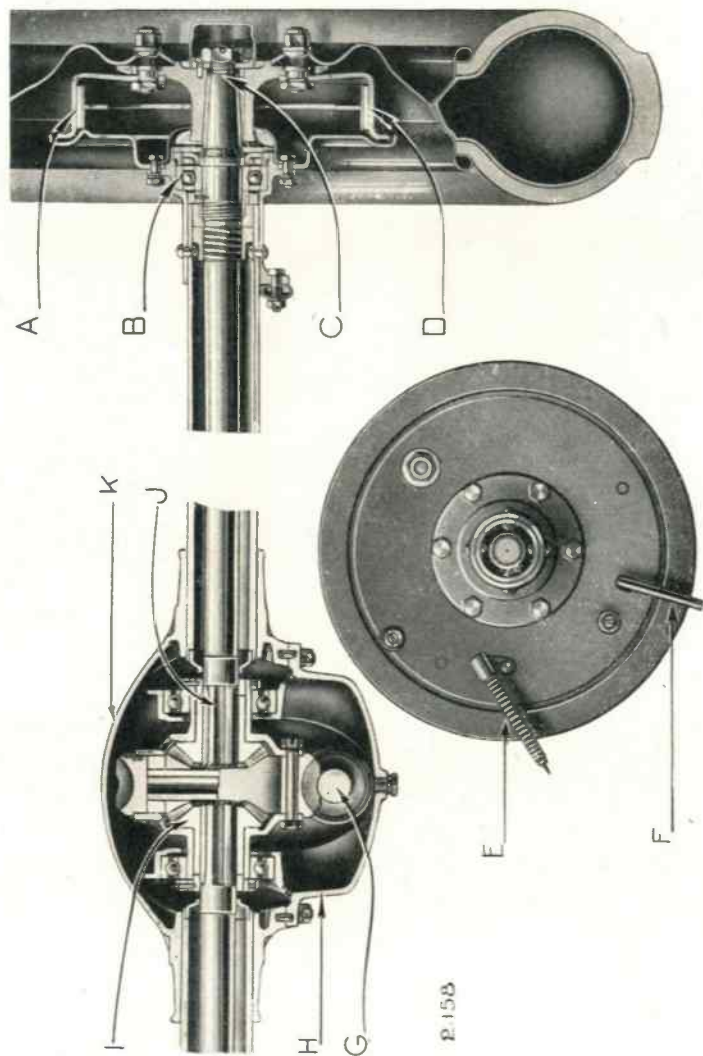


Fig. 21. — Coupe du pont arrière, d'une roue arrière et vue d'un frein.

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| A) Tambour de frein. | G) Vis sans fin. |
| B) Roulement. | H) Carter inférieur du pont. |
| C) Arbre de roue. | I) Pignon. |
| D) Garniture de frein. | J) Demi-arbre de roue. |
| E) Gaine de câble de commande. | K) Carter supérieur. |
| F) Tube de retour d'huile. | |

Dévisser complètement les vis de blocage (B fig. 20) de la colle-rette bronze de la bague de l'axe de manivelle, faire tourner cette colle-rette dans le sens convenable; choisir un réglage permettant de remettre les vis en place et rebloquer le tout.

Au cours de ces opérations, avoir soin de ne jamais réduire les jeux au point de brider la direction soit au milieu, soit dans les fonds de course.

Réglage des articulations à rotules de direction.

Les barres de direction sont à rattrapage de jeu automatique et ne doivent présenter aucun jeu. Si l'on constatait du jeu dans une articulation, il proviendrait d'un ressort cassé qu'il faudrait alors remplacer dans le boîtier à rotule.

Au remontage du nouveau ressort, serrer à bloc et desserrer ensuite l'écrou de la quantité juste nécessaire pour permettre la mise en place de la goupille.

:: Freins :: Les auto-serreurs

Les freins auto-serreurs sont du type " auto-serreur à un point fixe " : deux mâchoires en contact avec une came d'écartement sont réunies par un dispositif articulé et réglable diamétralement opposé à la came de manœuvre.

Le point fixe est situé au milieu de la came de commande; lorsque l'on actionne le frein, la première mâchoire après le point fixe (dans le sens de rotation) mise en contact avec le tambour par le jeu de la came est sollicitée par la rotation et elle vient prendre point d'appui sur la seconde mâchoire en multipliant sur celle-ci l'effort de freinage dans la proportion même du frottement obtenu initialement.

Si l'on change le sens de marche, la mâchoire primaire devient secondaire et réciproquement.

L'on utilise ainsi automatiquement un phénomène semblable à l'enroulement réalisé dans les freins de treuil ou autres freins à corde connus depuis très longtemps. L'ensemble des phénomènes semblables utilisés dans les freins auto-serreurs est connu sous le nom de « déroulement ».

Théoriquement et pratiquement les freins agissent en marche AV.

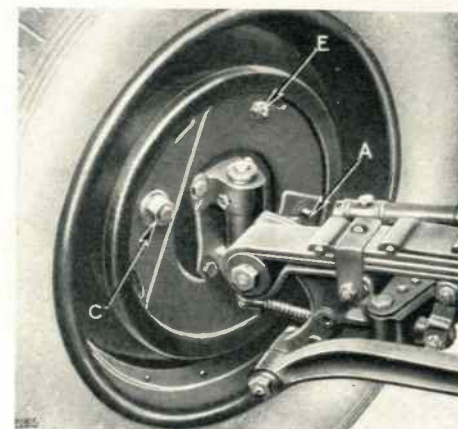


Fig. 22 — Réglage des freins avant.

et en marche AR. avec la même intensité. Il se produit cependant, lorsque l'on change de sens de marche, un léger claquement métallique surtout sensible en marche AR. et qui est produit par l'appui de tous les jeux en sens inverse.

Le phénomène de déroulement exige, pour se produire correctement, un réglage minutieux des freins : il y a lieu cependant d'opérer différemment suivant l'état d'usure des freins.

Réglage d'usures légères. — Pour retendre les freins auto-serreurs usés très légèrement, il suffit de tourner dans le sens des aiguilles d'une montre le tenon de réglage A indiqué sur les fig. 22, 23 et 24.

Réglage d'atelier. — S'il s'agit d'un frein nouvellement monté ou de freins suffisamment usés pour que l'opération indiquée précédemment ne donne plus de résultats normaux, il faut procéder comme suit :

1° Détacher des leviers sur lesquels ils sont attelés, les 4 câbles de commande (près du pédalier). Procéder ensuite, pour chaque roue, comme il est indiqué au paragraphe suivant.

2° Débloquer l'écrou de l'excentrique E et faire pivoter cet excentrique dans le sens où l'on ne perçoit aucune résistance.

Fig. 23. — Réglage des freins arrière.

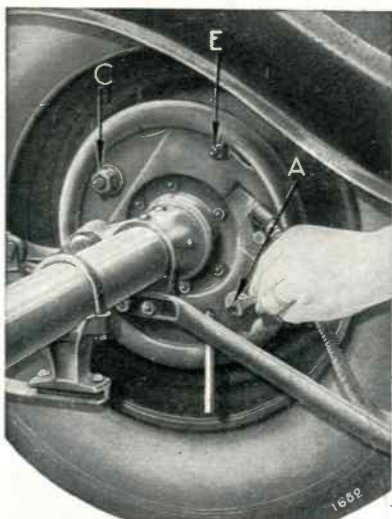
3° Débloquer le gros écrou du point fixe de came C et frapper avec une masse en cuivre sur le bout de l'axe fileté pour le libérer.

4° Actionner l'excentrique E jusqu'à le bloquer, serrer provisoirement modérément son contre-écrou et faire pivoter l'excentrique en sens inverse d'un quart de tour environ. Bloquer définitivement le contre-écrou en maintenant l'excentrique dans la position obtenue.

5° Agir ensuite sur le réglage indiqué précédemment en tournant le tenon A dans le sens des aiguilles d'une montre à l'aide d'une clé à tube ou clé d'atelier jusqu'à obtenir le blocage complet du frein par extension des deux mâchoires à l'intérieur du tambour.

6° Rebloquer dans cette position l'écrou du point fixe, axe de came C, en s'assurant que la rondelle est bien engagée dans les plats de l'axe.

7° La pédale étant dans la position du repos, le levier de frein à main complètement ramené vers l'avant et le levier de renvoi de frein sous le tube de réaction en contact avec celui-ci vers l'arrière,



agir sur les tendeurs des 4 câbles de frein de façon qu'il soit possible d'accoupler ceux-ci aux leviers exactement, sans traction ni compression sur le câble. Cette " mise à longueur " minutieuse des câbles est très importante.

8° Monter chaque roue sur cric et agir sur le dispositif de réglage pour obtenir le desserrage de chaque roue. Autant que possible, faire exactement le même nombre de crans pour les deux roues d'un même essieu, chaque cran étant perceptible à la main, mais aussi au bruit que fait le ressort-frein passant d'une dent à l'autre de l'engrenage de l'émerillon de réglage.

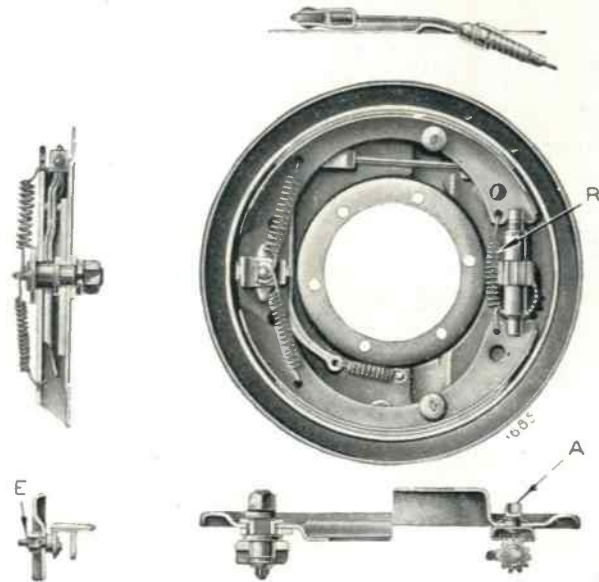


Fig. 24. — Vue intérieure et détails d'un tambour de frein.

- | | |
|-------------------------|-----------------|
| A) Tenon de réglage. | E) Excentrique. |
| C) Ecrou de point fixe. | R) Ressort. |

9° Passer à l'essai de freinage sur route ou bien sur appareil spécial de contrôle et parfaire le réglage en agissant uniquement sur le tenon A ; avec des freins neufs, il est bon de n'effectuer cette opération qu'après tassement des freins.

OBSERVATIONS. — Après quelques jours de circulation en ville où le pilote donne habituellement des coups de frein très légers et très fréquents, il peut sembler que les freins aient besoin d'un nouveau réglage parce que l'action du frein n'est pas suffisamment énergique au début de l'action de la pédale.

Les freins ne sont pourtant pas déréglés, mais la mollesse de

freinage est due au fait que la seule mâchoire (primaire) qui a fonctionné à chaque coup de frein est légèrement usée, ce qui modifie le phénomène d'enroulement.

Il suffit, dans ces conditions, de donner 5 ou 6 coups de frein assez violents pour remédier à l'usure infime qui a modifié le réglage et retrouver le frein normal.

S'il n'en était pas ainsi, il conviendrait de procéder au réglage d'atelier qui a pour effet de recentrer ces mâchoires bien en rond à l'intérieur des poulies par déplacement du point fixe.

Le réglage de l'excentrique qui a été indiqué au paragraphe 6 est à prévoir seulement après un démontage complet du frein.

Essais de freinage. Contrairement à la méthode employée par de nombreux ouvriers mécaniciens, il ne faut pas baser le réglage des freins uniquement sur le blocage visible aux traces des roues sur le sol.

Cette méthode offre l'inconvénient de fatiguer inutilement la voiture et les organes de freinage : il est préférable de procéder comme suit : donner en pleine vitesse un coup de frein puissant, *mais sans faire patiner les roues* et tâter tout de suite à la main la chaleur des poulies et resserrer les freins les moins chauds. En dernière vérification, tâter les freins après un parcours assez long sans freinage pour s'assurer qu'ils ne frottent pas en marche normale.

Les garnitures de freins imbibées d'huile ou de pétrole ne peuvent plus assurer un freinage normal et il devient nécessaire de les changer si l'on ne dispose pas d'un bain de benzine et d'une étuve pour leur séchage complet.

Pour éviter cet inconvénient, surveiller particulièrement le graissage des moyeux avant et le niveau de l'huile dans le pont arrière et ne jamais faire procéder au lavage au pétrole des organes avoisinant les freins. Nettoyer les tubes d'évacuation d'huile des freins arrière.

Après lavage de la voiture, se méfier des freins dans lesquels de l'eau a pu s'introduire, ce qui risque de les rendre inefficaces dans les premiers coups de frein.

Démontage du pont arrière. Le pont arrière se désaccouple facilement en deux parties : l'une longitudinale qui comprend le tube de réaction et le carter inférieur contenant le cardan et le tube de transmission, la vis sans fin, la roue hélicoïdale et le mouvement différentiel ; l'autre, transversale comprend les arbres de commande des roues, le carter supérieur, les tubes de pont, les supports de freins et de ressorts AR.

Le démontage des différents organes du pont arrière n'offre pas de particularités : il faut après démontage des moyeux et des écrous gauche et droite en bout des tubes de pont, tirer latéralement les deux arbres de commande de roues avec leurs roulements de moyeu, avant de désaccoupler et descendre le carter inférieur avec tout le mécanisme intérieur du pont.

CINQUIÈME PARTIE

GRAISSAGE

La durée et le bon fonctionnement de la voiture dépendent essentiellement des soins apportés à son graissage ; aussi, nous ne saurions trop attirer l'attention de nos Clients sur la nécessité d'observer rigoureusement les conseils qu'ils trouveront dans les pages suivantes.

GRAISSAGE DU MOTEUR

Pompe à huile. La pompe à huile commandée par l'arbre à cames par l'intermédiaire d'un renvoi hélicoïdal plonge dans la réserve d'huile du carter inférieur en laissant au fond un litre d'huile de décantation, non aspirable ; elle refoule cette huile, *sous pression*, dans les différentes parties du moteur, par l'intermédiaire de tuyauteries ou de trous forés dans les parois du carter et du vilebrequin. L'huile arrive aux paliers, pénètre à l'intérieur du vilebrequin et s'y trouve répartie encore *sous pression* pour le graissage des têtes de bielle et de la chaîne de distribution.

Filtre à huile. La totalité de l'huile refoulée par la pompe traverse les mailles fines d'une trémie métallique interposée dans la conduite générale de refoulement avant les ramifications aboutissant aux différents points à graisser.

La trémie est fixée sur un bouchon métallique accessible sur le côté droit du moteur.

L'huile sous pression passe au travers des mailles du filtre d'extérieur à l'intérieur, d'où un nettoyage très facile de la trémie, les impuretés se trouvant retenues à l'extérieur.

Il est très important de veiller à l'étanchéité du joint supérieur du filtre entre la trémie et le corps du filtre et notamment à la grande propreté des faces d'appui. Surveiller également l'étanchéité du joint inférieur assuré par le serrage de deux vis à tête 6 pans.



Fig. 25

Détail du filtre à huile démontable.

En raison de la forte pression de graissage, la moindre fuite peu visible peut provoquer cependant la perte totale de toute la réserve d'huile au cours d'une longue étape.

Manomètre. Le contrôle de la pression se fait à l'aide du manomètre métallique dont la prise de canalisation est située après le filtre à huile : le manomètre indique donc la pression effective utilisable aux endroits à graisser.

Notamment, si le filtre est encrassé, la pression baisse au manomètre et le nettoyage s'impose absolument, sous peine d'avarie de graissage.

Clapet de décharge. Sur la canalisation d'huile, après le filtre, se trouve le clapet de décharge dont le rôle est de limiter la pression maximum de l'huile, notamment au moment de la mise en route à froid, pour éviter les surpressions qui pourraient fausser le manomètre ou fatiguer la commande de la pompe. Ce clapet de décharge, situé sous le corps du filtre, est démontable et réglable par en dessous (voir fig. 4).

Stabilisateur d'huile. Le stabilisateur d'huile est constitué par un faisceau de tubes de cuivre dans lesquels passe l'huile : le faisceau est plongé dans l'eau qui sort du moteur. On obtient ainsi un réchauffage de l'huile au départ, et un refroidissement lorsque le moteur tourne longtemps aux grandes allures. On est assuré ainsi d'avoir constamment de l'huile à la température où ses propriétés lubrifiantes sont les plus grandes. Un clapet formant by-pass permet à l'huile de passer directement au moteur si, par suite du froid, l'huile figée offre une trop grande résistance au passage à travers le stabilisateur.

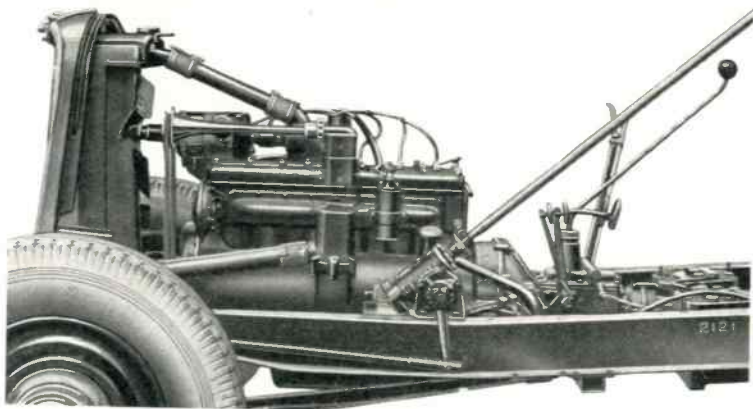


Fig. 26. - Vue latérale gauche du moteur.

Comme pour le filtre, il faut s'assurer que les joints sont bien serrés, car une fuite même minime peut épuiser la réserve au cours d'une longue étape.

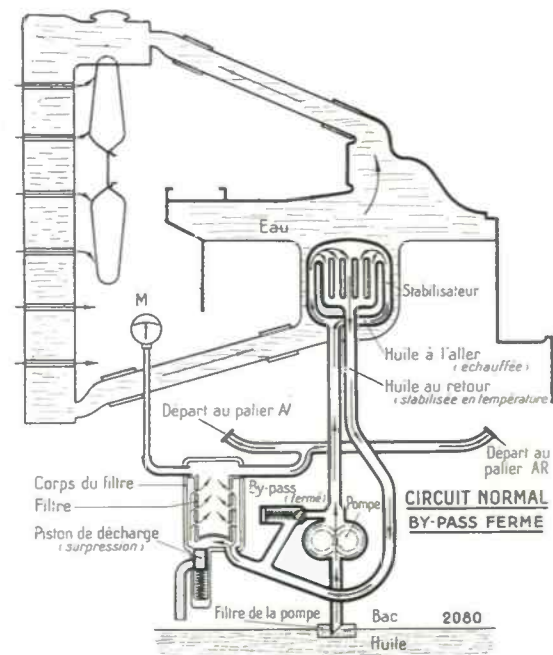


Fig. 27. — Schéma du stabilisateur d'huile, circuit normal, by-pass fermé.

Vérification de la pression d'huile. La pression d'huile du moteur varie suivant la viscosité de l'huile qui varie elle-même avec la température.

Avec moteur froid, le clapet de décharge règle la pression au taux maximum de 4 kgs.

Avec moteur chaud, la pression, à 60 kil. à l'heure est d'environ 5 kg. ; à 20 kil. à l'heure, la pression tombe à 1 kg. environ, enfin le manomètre est à peine influencé lorsque le moteur tourne à l'extrême ralenti ; par contre, dès que l'on accélère légèrement, le moteur à vide, l'aiguille du manomètre doit monter progressivement et se stabiliser à 2 kg. 5 ou 3 kg. Si en cours de route le manomètre indique une pression notablement inférieure à la normale, il faut immédiatement arrêter le moteur et chercher les causes de perturbation en vérifiant :

1° Si le carter contient de l'huile en quantité suffisante, voir « Remplissage ».

2° S'il n'y a pas de fuite au filtre à huile ou à la tuyauterie du manomètre.

3° Si le filtre n'est pas encrassé ou colmaté. Il convient alors de le nettoyer avec de l'essence très propre.

4° Si le tuyau du manomètre n'est pas obstrué partiellement. Dévisser le raccord sur le manomètre et vérifier si l'huile coule au ralenti.

5° Si le manomètre n'est pas détérioré.

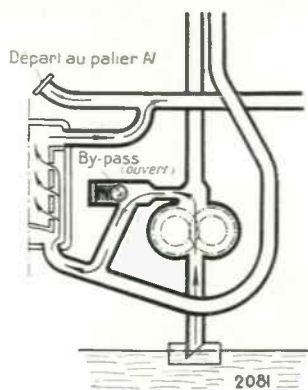


Fig. 28. — Stabilisateur d'huile. By-pass ouvert. La pompe débite directement dans le filtre et aux paliers du moteur sans passer par le stabilisateur.

Une chute de pression au ralenti peut également être produite par une fuite aux pastilles d'obturation des chambrages du vilebrequin dans les manivelles (voir fig. 4).

Huiles à utiliser. Les nombreux essais que nous avons faits en vue de donner à nos clients des indications sur le choix des huiles de graissage les mieux appropriées à nos voitures nous permettent de recommander exclusivement en temps normal l'emploi de l'huile supérieure Gargoyle Mobiloil "AF".

Par temps froid, au dessous de + 5° centigrades, choisir Gargoyle Mobiloil Arctic.

Vérification du niveau d'huile En fonctionnement normal, une partie de la réserve d'huile moteur vient remplir 3 godets importants pour le graissage de l'arbre à cames et des poussoirs (voir croquis fig. 29 et 30).

6° Par démontage du bac inférieur, vérifier si la trémie située sur l'aspiration de la pompe n'est pas obstruée par des impuretés, incident très rare en raison de la dimension des trous.

7° Enfin, vérifier le fonctionnement de la pompe elle-même. Si les vérifications ne donnaient pas de résultats, il faudrait imputer la chute de pression à une avarie de coussinet du vilebrequin.

Une avarie à un coussinet de bielle amène une chute de pression visible seulement au ralenti et qui, à grande vitesse, peut ne pas être décelée au manomètre parce que l'huile ne pénètre dans le vilebrequin que par des orifices calibrés pratiqués dans les soies des paliers, et cette résistance suffit à maintenir la pression dans la conduite générale.

A l'arrêt du moteur, ces réserves se vident très lentement surtout si le moteur n'est pas très chaud au moment de l'arrêt, et l'huile retombe dans la réserve principale, modifiant par conséquent le niveau visible à la jauge.

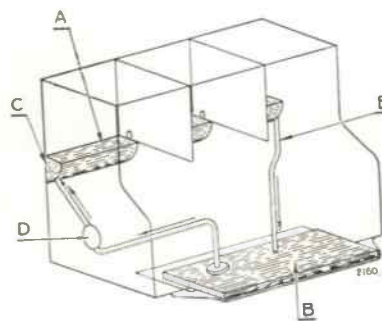


Fig. 29. — Position des réserves d'huile dans le moteur en fonctionnement.

- A) Réserves sur arbre à cames.
- B) Remplissage partiel.
- C) Arrivée d'huile.
- D) Arrivée d'huile par palier à éclisse.
- E) Tuyau de retour d'huile en excès.

Connaissant la quantité que l'on doit ajouter ainsi dans le carter, il est indifférent que le niveau soit complété de suite ou après un arrêt prolongé.

La quantité totale de l'huile en circulation est normalement de 9 litres.

Après un arrêt prolongé du moteur, la réserve contient donc, comme il est expliqué plus haut, la totalité, soit 9 litres.

En fonctionnement normal du moteur, 2 litres sont retenus dans les godets de l'arbre à cames, le niveau normal indiqué à la jauge est donc celui de 7 litres.

Vidanges d'huile et nettoyage du carter. L'huile se charge d'impuretés en cours de fonctionnement et en même temps se trouve diluée, surtout en hiver, par des particules

Si l'on jauge le moteur quand la réserve principale est ainsi complétée, l'on trouve un niveau apparent qui peut être supérieur au niveau normal, ou bien, la quantité indiquée ainsi à la jauge peut faire croire indûment que la réserve contient un niveau d'huile suffisant.

Or, il est nécessaire d'entretenir dans la réserve le niveau normal en fonctionnement du moteur.

Dans ces conditions, les vérifications du niveau d'huile doivent être effectuées dès que l'on arrête le moteur après un assez long temps de marche sur la route (plus de 10 minutes) c'est-à-dire à un moment où les godets de l'arbre à cames sont remplis.

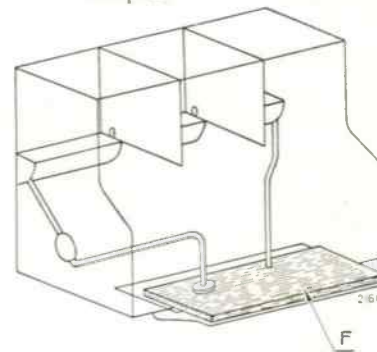


Fig. 30. — Position de la réserve d'huile dans le moteur après un arrêt prolongé. La totalité de l'huile est descendue dans le bac inférieur F.

d'essence non vaporisée qui réussissent à passer au carter au temps de "compression". De là, nécessité de vidanger périodiquement l'huile du moteur.

Effectuer cette vidange en moyenne tous les 1.500 à 2.000 kilomètres suivant le travail imposé au véhicule.

Par temps froid, il est nécessaire d'augmenter la fréquence des vidanges, par suite de l'intensité du phénomène de dilution qui s'aggrave lorsque la température extérieure s'abaisse. En cas de démarrages fréquents par temps très froid, il peut arriver que la quantité d'essence qui passe au carter soit suffisante pour compenser l'huile consommée et le niveau d'huile reste apparemment normal. Si l'on n'y prête pas attention, ceci peut donner lieu à une usure anormale du moteur et même à des accidents de bielles ou de coussinets, l'huile diluée ayant perdu tout pouvoir lubrifiant.

Effectuer toujours la vidange lorsque le moteur est chaud, et mieux encore, après une randonnée importante. Dévisser pour cela le bouchon de vidange au-dessous du bac inférieur. Quand le moteur est complètement vide, le nettoyer en utilisant une petite quantité d'huile fraîche que l'on introduit par l'orifice de remplissage et que l'on fait circuler en faisant tourner le moteur à la main sans mettre le contact. Evacuer ensuite cette huile de nettoyage. Ne jamais utiliser de pétrole à cet effet, car la quantité qui resterait dans le moteur et dans le filtre diluerait l'huile fraîche et diminuerait dangereusement ses propriétés lubrifiantes.

Renouveler l'huile plus fréquemment lorsque la voiture est neuve ou si le moteur a été révisé (voir page 70). Dans ce cas, la première vidange doit être faite après 500 kilomètres, et la deuxième après 1.000 kilomètres, afin d'évacuer les particules métalliques provenant du rodage.

Tous les 10.000 kilomètres, il est bon de faire opérer la vidange du moteur par démontage du bac à huile permettant la vérification de la pompe, du goupillage des écrous de bielle, etc., et le nettoyage complet du bac. (Cette opération dure deux heures au total). Faire changer le joint du bac s'il se trouve détérioré au démontage.



GRAISSAGE DU CHASSIS

Pour faciliter les instructions concernant l'entretien des divers organes du châssis, nous les avons groupées dans cette notice en différentes catégories basées sur la fréquence du graissage, soit en temps écoulé, soit en nombre de kilomètres parcourus.

Les lubrifiants à employer sont ceux-ci :

Huiles à moteur : Mobiloil "AF" ou Mobiloil Arctic;

Huile pour boîte et pont : Mobiloil "D" spéciale.

Lubrifiant pour articulations et roulements : Mobilcompound;

Mobilubricant "S" pour le graissage de la pompe à eau et chapeaux de moyeux AV. (Ce lubrifiant a été étudié pour conserver une viscosité suffisante à plus de 100°, il peut être utilisé également pour les graisseurs des articulations du châssis).

1° CHAQUE SEMAINE OU TOUS LES 500 KILOMÈTRES

Pompe à eau. Le graissage de l'axe de la pompe à eau s'effectue par un graisseur à pression. Employer Mobilubricant "S", graisse spéciale ne fondant pas à 100°. Ne pas exagérer le graissage, sous peine de refouler le lubrifiant dans l'eau de circulation et d'encrasser le radiateur.

Dynamo. Quelques gouttes d'huile Mobiloil "AF" ou Arctic dans les godets AV. et AR. de la dynamo.

L'on peut utiliser pratiquement pour ce graissage la jauge de niveau qu'on laisse égoutter dans les graisseurs.

Ne graisser que pendant l'arrêt du moteur.

Dispositif d'allumage Le distributeur appelé "tête d'allumeur" **:: par batterie ::** est situé à droite du moteur à la partie supérieure de la culasse.

Le genre de graissage varie avec les différents systèmes.

Il est nécessaire, suivant les cas, d'entretenir de graisse (Mobilubricant "S") ou d'huile (du type employé dans le moteur) le graisseur placé directement en dessous du dispositif d'allumage.

Essieu avant et commande de direction. Utiliser, pour entretenir le plein du boîtier du direction, les deux graisseurs à pression situés sur la partie supérieure (Mobilcompound).

Les organes de la direction : bielle de commande près du boîtier, barre de direction, barre d'accouplement et pivots d'essieu, sont munis à leurs articulations de graisseurs à pression (Mobilcompound).

Ressort AV. Graisser les axes du ressort avant au moyen des graisseurs prévus à cet effet (2 graisseurs). Passer sur le ressort un pinceau de pétrole pour éviter la rouille.

Les graisseurs des axes de ressorts se trouvent situés à la partie arrière du train avant. Utiliser Mobilcompound dans le graisseur à pression.

Ressorts arrière. Les ressorts arrière ne sont pas montés sur roulements, il convient donc de graisser fréquemment les lames, surtout dans les périodes de sécheresse pour éviter le grincement qui se manifeste.

Il est suffisant pour ce graissage de passer sur les deux flancs du ressort un pinceau imbibé d'un mélange d'huile à moteur et de pétrole

Barre d'accouplement. La rotule centrale de la barre d'accouplement et l'axe du levier-support intermédiaire de la barre comportent chacun un graisseur à pression. Utiliser Mobilcompound.

Axes de Jumelles AR. Ils sont montés sur "silentblocs" (caoutchouc) sur les voitures de tourisme et par conséquent ne sont pas à graisser.

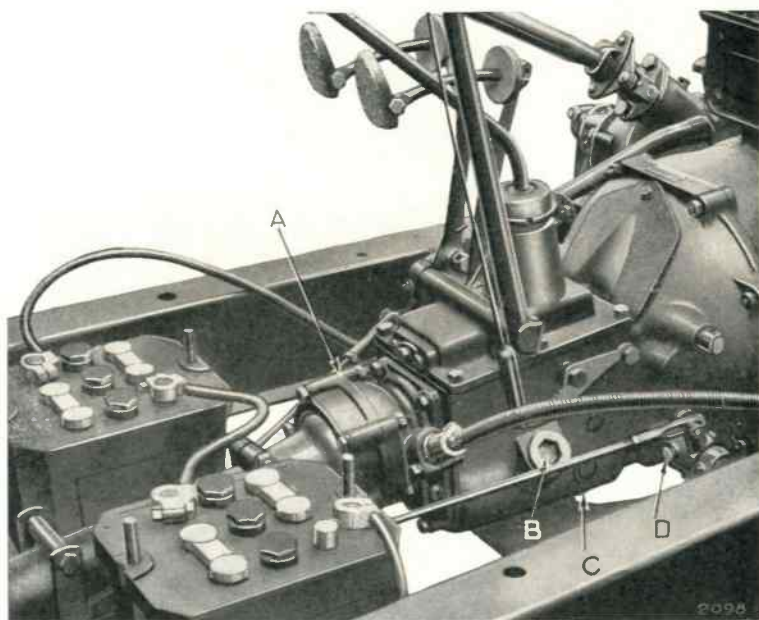


Fig. 51. — Vue de la boîte de vitesses et du joint de cardan.

A) Graisseur du joint de cardan.

B) Bouchon de remplissage de la boîte de vitesses formant niveau d'huile.

C) Bouchon de vidange. D) Graisseur de l'arbre de renvoi de frein.

Cardan et Sphère Le graisseur est situé sur le côté gauche du :: de réaction :: carter (Mobilcompound). Il est nécessaire d'enlever le plancher avant pour accéder à ce graisseur. Il y a lieu, à chaque graissage, d'introduire le volume complet de la pompe fournie dans l'outillage.

Arbre de transmission. Un graisseur est placé au milieu du tube extérieur de l'arbre de transmission, accessible par le dessous; pour le graissage du roulement du milieu (voir fig. 7), utiliser Mobilcompound.

Axe des pédales et renvoi de frein. Utiliser les graisseurs à pression situés en bout de l'axe de pédales ou sur les bossages du renvoi inférieur de commande de frein (Mobilcompound).

2° CHAQUE MOIS OU TOUS LES 1.500 KILOMÈTRES

Changement de vitesse. Les organes intérieurs du changement de vitesse tournent dans un bain d'huile dont la hauteur est réglée par le bouchon de remplissage et de niveau situé sur le côté droit du carter et accessible par l'intérieur de la voiture (plancher AV. démonté).

Employer l'huile Mobiloil "D" spéciale qui, possédant notamment une grande fluidité aux basses températures, permet un passage facile des vitesses et assure le graissage de toutes les parties frottantes, dès la mise en route.

Vérifier le niveau de l'huile à froid et, pour faciliter l'introduction d'huile, faire tourner le moteur au ralenti pendant le remplissage.

Tous les six mois ou tous les 7.000 kilomètres environ, vidanger complètement la boîte de vitesses à chaud en dévissant le bouchon prévu à cet effet, situé à la partie inférieure du carter. Refaire le niveau à l'huile fraîche.

La boîte de vitesses doit être vidangée la première fois après 300 kilomètres de parcours, afin d'évacuer les particules métalliques provenant d'un rodage normal.

Pont arrière. Les organes internes du pont arrière tournent dans un bain d'huile dont la hauteur est réglée par le bouchon de niveau situé à l'arrière du carter. Le bouchon de remplissage est placé à la partie supérieure du carter.

Vérifier le niveau tous les 1.500 kilomètres: le rétablir, si cela est nécessaire, avec Mobiloil "D" spéciale qui, tout en ayant un corps suffisant pour assurer le graissage d'engrenages transmettant des efforts élevés, possède une grande fluidité aux basses températures, ce qui lui permet de graisser tous les organes situés dans le pont arrière, dès la mise en route. Ceci est très intéressant pour la transmission par vis sans fin et roue hélicoïdale.

Ne jamais garnir le pont plus haut que le niveau, car l'huile en excès risquerait de se répandre dans les freins.

Tous les 7.000 kilomètres environ, vidanger complètement le pont arrière à chaud en dévissant le bouchon prévu à cet effet à la partie inférieure du carter. Refaire le plein avec de l'huile fraîche. On peut faire coïncider cette vidange avec celle de la boîte de vitesses.

Le pont arrière doit être vidangé la première fois après 500 kilomètres de parcours, afin d'évacuer les particules métalliques provenant d'un rodage normal. Ne pas oublier de freiner le bouchon.

Roues avant. Le graissage des moyeux se fait en dévissant les chapeaux et en les remplissant de lubrifiant avant le remontage. Éviter d'exagérer le graissage des moyeux, car la graisse en excès pourrait fuir dans les freins AV. (Mobilubricant "S").

NOTA. — S'il est effectué soigneusement, le graissage des moyeux avant peut durer 5 ou 6.000 kilomètres : aussi recommandons-nous pour éviter l'inconvénient signalé ci-dessus, de confier cette opération à l'un de nos Agents qui la fera effectuer par un mécanicien avec démontage préalable du moyeu avant et un graissage direct des roulements à billes après nettoyage de ceux-ci.

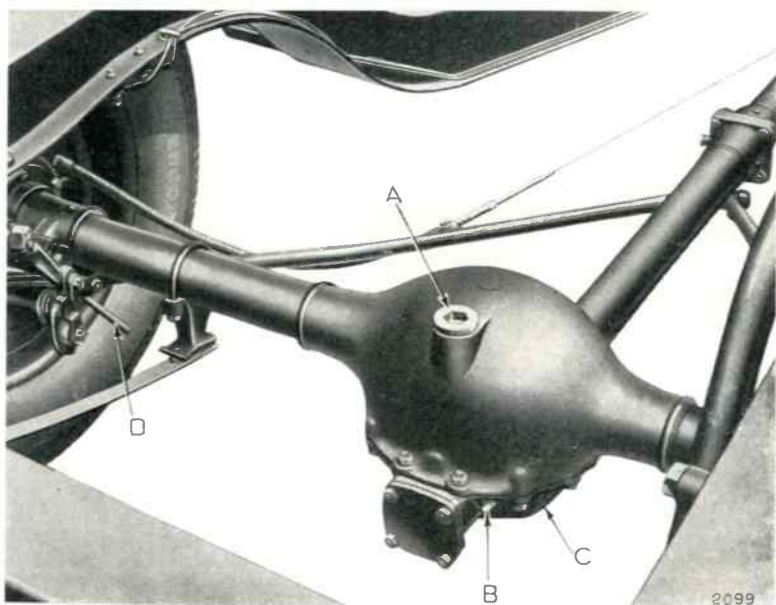


Fig. 52. — Graissage du pont arrière : A) Bouchon de remplissage ; B) Bouchon de niveau ; C) Bouchon de vidange.

Ce procédé offre l'avantage de supprimer radicalement toute chance de fuite dans les freins et d'éliminer directement la graisse usée.

Roues arrière. Le graissage des roulements des roues arrière s'opère automatiquement par l'huile du pont.

Amortisseurs hydrauliques. Les amortisseurs hydrauliques sont très étanches et l'huile n'étant pas soumise à la chaleur ni à l'oxydation y conserve très longtemps ses qualités.

Néanmoins, au bout d'un très long parcours, par exemple 20.000 kilomètres, il peut être utile de compléter la réserve d'huile. Pour cela, on démonte l'amortisseur de la voiture et on le fixe dans un étai avec le bouchon de remplissage au point le plus haut.

Employer pour le remplissage l'huile AM. de la Vacuum Oil Company, en prenant de grandes précautions pour éviter les impuretés qui pourraient boucher les gicleurs.

Manceuvrer plusieurs fois l'amortisseur doucement pour évacuer les bulles d'air qui peuvent se former, puis revisser le bouchon quand l'appareil est plein.

La capacité de l'appareil est de 55 centimètres cubes.

Timoneries :: de freins :: Le graissage des câbles de freins s'effectue par les têtes de graisseurs fixées sur les gaines flexibles. Employer la Graisse Graphitée spéciale de la Vacuum Oil Company. Il est important de forcer le graissage pendant la mauvaise saison et surtout lorsque la voiture circule sur de très mauvaises routes provoquant une abondante projection de boue sur les organes placés sur la voiture.

:: Petites :: commandes. En profitant de la visite du châssis ou du démontage des planchers, il est bon de graisser les petites commandes de freins, de débrayage, etc., à tous les endroits où existent des articulations de trop petites dimensions pour être pourvues d'un graissage sous pression.

Ces graissages doivent s'effectuer à la burette garnie d'huile à moteur, autant que possible de l'huile Mobiloil Arctic.

Organes non graissés. L'embrayage fonctionne absolument à sec : la butée de débrayage s'effectue par l'interposition d'une pièce graphitée ne nécessitant aucun graissage. Les articulations des organes de débrayage sont donc seules à graisser à la burette.

L'articulation du triangle avant sur la traverse, les axes de ressorts AR. et les amortisseurs avant et arrière, munis de silentblochs en caoutchouc ne doivent pas être graissés.

Le démarreur monté sur coussinets spéciaux n'est à graisser qu'en cas de démontage.

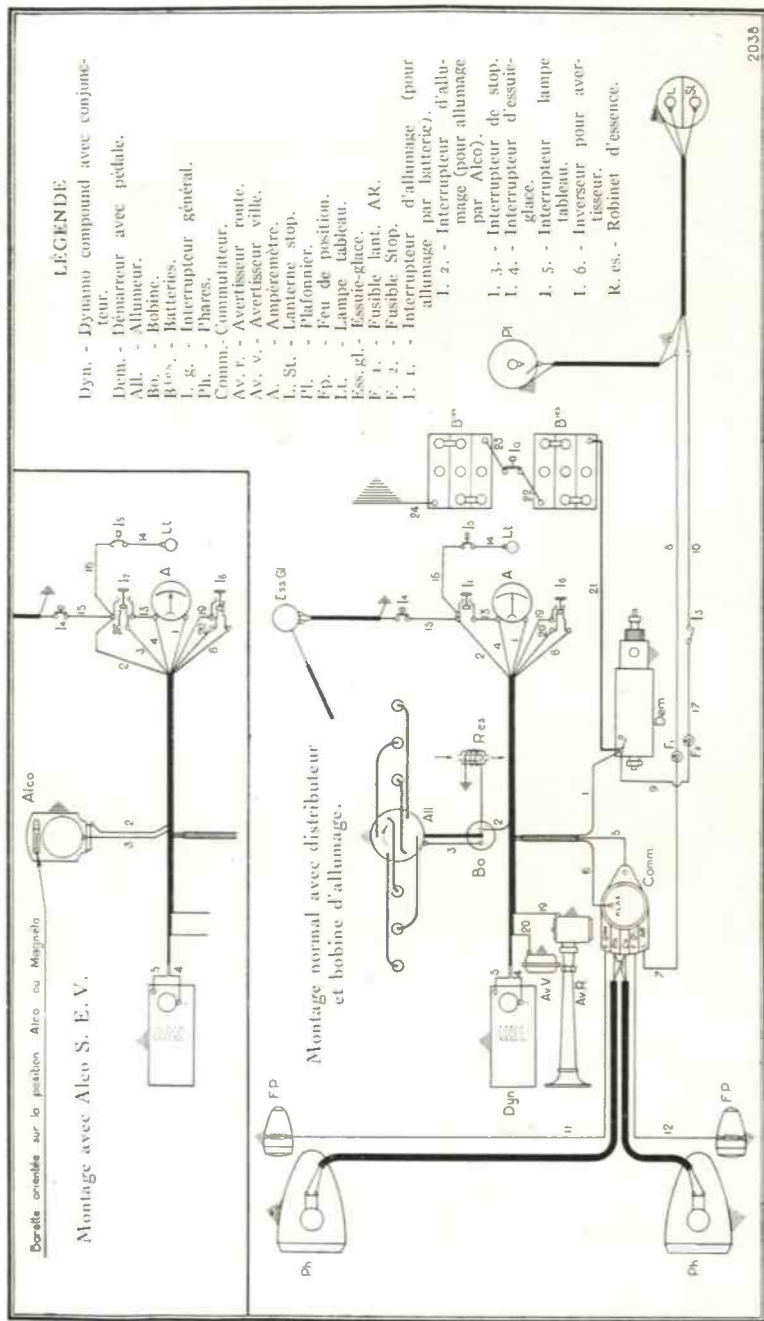


Fig. 53. — Schéma de l'installation électrique.

SIXIÈME PARTIE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

DESCRIPTION - VÉRIFICATION

ENTRETIEN

L'installation d'allumage, d'éclairage et de démarrage électrique comprend :

La batterie d'accumulateurs ;
 L'interrupteur d'allumage ;
 L'allumeur et la bobine d'allumage ou la magnéto sur commande spéciale ;

La dynamo ;
 Le conjoncteur-disjoncteur ;
 Le démarreur ;
 Le contacteur (pédale de démarreur) ;
 Le commutateur d'éclairage ;

Deux projecteurs, 2 lanternes avant, une lanterne arrière et un signal stop ;

Les canalisations électriques avec fusibles et interrupteur général ;

Cette installation est complétée par 2 avertisseurs électriques et généralement un plafonnier et un essuie-glace électrique.

Le schéma de branchement de ces divers appareils est représenté sur la planche page 50 (fig. 53).

BATTERIES D'ACCUMULATEURS

La batterie d'accumulateurs est constituée par deux bacs de 6 volts 60 ampères-heure montés en série de façon à donner 12 volts au total.

La durée d'une batterie d'accumulateurs dépend essentiellement du soin apporté à son entretien méthodique,

:: Mise en service :: Les batteries sont généralement livrées, chargées et remplies d'électrolyte, avec les châssis.

Néanmoins, à la suite des manipulations diverses de la voiture et du repos de la batterie d'accumulateurs depuis sa dernière charge, il est toujours utile et souvent indispensable de charger les accumulateurs immédiatement avant livraison de la voiture. Cette charge complète évitera bien des ennuis par la suite et nous ne saurions trop la recommander.

Une batterie remplie d'électrolyte et chargée, laissée au repos perd, en effet, 1/100^e de sa charge environ par jour. Lorsqu'elle est déchargée, non seulement elle ne peut plus rendre aucun service immédiatement, mais elle se détériore très rapidement (on dit que la batterie est sulfatée). Il est donc nécessaire de maintenir les accumulateurs en bon état de charge.

Sur la voiture, cette charge est assurée par la dynamo et elle est largement suffisante pour un service courant. Elle peut devenir insuffisante pour la voiture utilisée presque uniquement la nuit avec de nombreux démarrages et parcours réduits. Il est alors nécessaire de faire recharger de temps à autre la batterie chez le garagiste ou l'électricien.

Dans certains cas, les châssis pourront être livrés avec des batteries chargées sèches. Pour la mise en route, il est recommandé de se conformer strictement aux indications du constructeur jointes à chaque batterie. Dans tous les cas, charger ces accumulateurs avant montage.



Fig. 54. — Vue montrant la facilité d'accès aux accumulateurs. On aperçoit sur le plancher les 5 bouchons démontés pour vérifier le niveau de l'électrolyte.

Entretien des batteries.

Tous les 1000 kms :

Vérifier le niveau de l'électrolyte de chaque élément d'accumulateur.

Le ramener s'il y a lieu par addition d'eau distillée seulement, à 15 m/m environ au-dessus des plaques.

Nettoyer les bornes extrêmes et les enduire de vaseline.

Essuyer les projections de l'acide sur la batterie.

L'été, ou lorsqu'on fait de longs parcours sur route, les accumulateurs sont surchargés, le liquide s'évapore alors rapidement et les plaques risquent de se désagréger. Il est recommandé de vérifier alors fréquemment le niveau de l'électrolyte.

L'hiver, le travail demandé aux batteries est considérable étant

donné l'effort de démarrage accru par la plus grande viscosité de l'huile du moteur (n'utiliser à cette époque que l'huile Mobiloil ARCTIC). Soulager le démarreur en décollant préalablement à la manivelle. Si le démarrage est pénible, tirer sur le contacteur par périodes de 5 secondes environ, alternées avec des repos de 30 secondes. Débrayer pendant le démarrage pour diminuer le couple résistant et diminuer légèrement l'avance à main. Quand le départ est obtenu, réduire au minimum l'emploi des divers appareils électriques à forte consommation (avertisseur, phares, etc...) jusqu'à ce que les batteries soient suffisamment rechargées par la dynamo.

Ne pas hésiter à faire recharger les batteries au garage si elles ont été déchargées accidentellement par une fausse manœuvre ou par un service trop dur.

Conservation des accumulateurs. Lorsque la voiture doit rester immobilisée pendant plusieurs mois, il est recommandé d'entretenir mensuellement la charge de la batterie. Si cette condition ne peut être assurée, il est préférable, pour éviter la sulfatation, de procéder comme ci-après :

Enlever les bouchons ventilés montés sur la batterie; charger celle-ci sur le secteur à une intensité égale au 1/10^e de sa capacité, jusqu'à ce que le voltage aux bornes de chaque élément soit stabilisé (2 v, 5 à 2 v, 7). A ce moment, couper le courant de charge et vider rapidement l'électrolyte contenu dans la batterie.

Boucher immédiatement et hermétiquement les éléments à l'aide de bouchons en liège paraffiné (la mise en service se fera par la suite dans les mêmes conditions que pour les batteries chargées sèches).

Causes de mauvais fonctionnement des batteries.

a) Le démarreur de la voiture tourne lentement.

- 1^o Vérifier la fixation du câble de masse sur le châssis et le serrage des cosses sur la batterie.
- 2^o S'assurer que le niveau de l'électrolyte est normal dans chaque élément.

Si la densité est inférieure à 25^o Baumé, une recharge de la batterie s'impose.

b) Le démarreur ne tourne pas, mais l'éclairage fonctionne normalement à l'arrêt.

- 1^o Vérifier le serrage des colliers sur la batterie et le serrage du fil de masse sur le châssis.
- 2^o Vérifier le niveau de l'électrolyte et le rétablir s'il y a lieu.
- 3^o S'assurer que la densité de cet électrolyte est normale et recharger si nécessaire.

4° S'assurer, en les tirant doucement, à la main, que les bornes extrêmes de la batterie ne sont pas cassées à l'intérieur des éléments. Si l'une des bornes joue dans un manchon, c'est l'indice d'une cassure.

c) Le démarreur ne tourne pas et l'éclairage ne fonctionne pas à l'arrêt.

1° S'assurer, comme il est dit ci-dessus, que les bornes extrêmes ne sont pas cassées et qu'il y a bien contact entre les bornes et les colliers.

2° Vérifier que tous les éléments de la batterie contiennent de l'électrolyte.

Si ces deux dernières vérifications n'indiquent rien d'anormal, il est probable qu'un ou plusieurs éléments se trouvent en court-circuit ou complètement déchargés. Le fait que le voltage en décharge d'un élément est très bas, ne signifie pas que cet élément est en court-circuit (comme le prétendent beaucoup d'électriciens utilisant trop fréquemment le contrôleur à résistance et voltmètre combinés, dont nous ne recommandons pas l'emploi). Une charge lente de désulfatation, comme indiqué ci-dessous, suffit presque toujours pour remettre la batterie en état.

:: Caractéristiques :: Dans une batterie sulfatée, les plaques ont une couleur blanche qu'il n'est pas toujours possible de vérifier sans démonter les faisceaux. Toutefois, lorsque le voltage de chaque élément d'une batterie au repos est nettement inférieur à 2 volts et que la densité de l'électrolyte est inférieure à 18° Baumé, on peut présumer un commencement de sulfatation.

A ce moment, une recharge complète à faible débit (environ 1/20^e du nombre indiquant la capacité en 10 heures) s'impose.

La désulfatation sera facilitée en remplaçant l'électrolyte normal par de l'eau distillée et en remplaçant à nouveau cet électrolyte par de l'eau distillée lorsque sa concentration atteindra 10° Baumé.

La recharge sera arrêtée lorsque la tension aux bornes sous courant sera stabilisée entre 2 v. 5 et 2 v. 7 et que la densité de l'électrolyte vérifiée à une heure d'intervalle n'aura pas varié.

Bien entendu, après la charge, les batteries seront vidées et remplies d'électrolyte de densité convenable (28 à 35° Baumé) pour obtenir 28 à 30° B. au moment de la remise en service.

Montage des batteries Les batteries sont montées en série, le pôle positif de l'une relié au pôle négatif de l'autre. Le câble de prise de masse est fixé sur la borne négative.

S'assurer que les batteries posent bien dans les coffres et serrer modérément les écrous des tiges de fixation.

Eviter de faire effort sur les bornes en introduisant les colliers et s'assurer que les câbles de départ ne sont pas tendus. Bien bloquer les colliers et enduire les bornes de vaseline.

Vérification d'une batterie chargée. Une batterie d'accumulateurs au repos et en bon état de charge doit présenter les particularités suivantes :

1° Le voltage de chacun des éléments ne doit pas être inférieur à deux volts.

2° La densité de l'électrolyte ne doit pas être en dessous de 28° Baumé.

3° L'électrolyte doit recouvrir les plaques.

Interrupteur d'allumage. L'interrupteur d'allumage placé sur la planche de bord permet, soit de couper le courant de la batterie à la bobine dans le cas d'allumage par batterie, soit de mettre le primaire de la magnéto à la masse dans le cas d'allumage par magnéto, le moteur dans les deux cas est arrêté par cette manœuvre.

Les diverses connexions du tableau doivent être maintenues bien serrées. Il sera désirable de faire étalonner tous les six mois l'ampèremètre par un électricien afin de pouvoir contrôler utilement le débit de la dynamo.

L'oubli de couper le courant à l'arrêt peut entraîner la décharge des accumulateurs en quelques heures et provoque l'échauffement de la bobine qui ne fonctionnera plus normalement avant refroidissement.

Allumage par batterie. Les divers éléments qui contribuent à l'allumage par batterie sont :

1° La batterie qui fournit l'énergie électrique :

2° La bobine d'allumage qui transforme le courant basse tension en courant haute tension pour produire l'étincelle à la bougie. Aucun soin spécial n'est à prendre pour cette bobine :

3° Le rupteur qui ouvre et ferme le circuit à basse tension traversant la bobine au moment opportun dans le cycle du moteur :

4° Le condensateur qui réduit la production d'étincelle aux contacts du rupteur et augmente la netteté de la rupture :

5° Le distributeur qui envoie le courant haute tension aux bougies :

6° Les bougies qui produisent l'éclatement de l'étincelle dans les cylindres.

Les 3^e, 4^e et 5^e éléments sont réunis dans le même appareil dénommé "allumeur".

L'allumeur, placé verticalement au centre du moteur, est commandé par un tournevis excentré et attaqué par l'axe de la pompe à huile.

L'écartement des contacts doit être contrôlé tous les deux ou trois mois ainsi que leur propreté.

L'on doit constater 0,4 ou 0,5 m/m d'écartement lorsque le frotteur est sur la pointe d'un bossage de la came. Une très légère couche de vaseline aux bossages assurera un minimum d'usure à ce point. Le porte-éclateur rotatif devra être enlevé de temps en temps et on versera quelques gouttes d'huile fluide sur la mèche du feutre qui se trouve en dessous, pour assurer le bon fonctionnement du dispositif d'avance à l'allumage.

Allumage par magnéto. Pour les pays tropicaux, l'entretien des batteries est très difficile; les voitures peuvent être équipées avec magnéto moyennant supplément. Se reporter pour l'entretien et le réglage de ces appareils aux notices spéciales du fabricant de magnétos.

Dynamo. La dynamo fixée par une sangle sur la culasse du moteur, est entraînée par une courroie trapézoïdale.

Le collecteur doit être nettoyé tous les trois mois environ avec un chiffon de toile fine, légèrement imbibé d'essence de térébenthine pendant la marche au ralenti du moteur. Enlever le fusible au préalable.

Ne jamais employer de toile émeri.

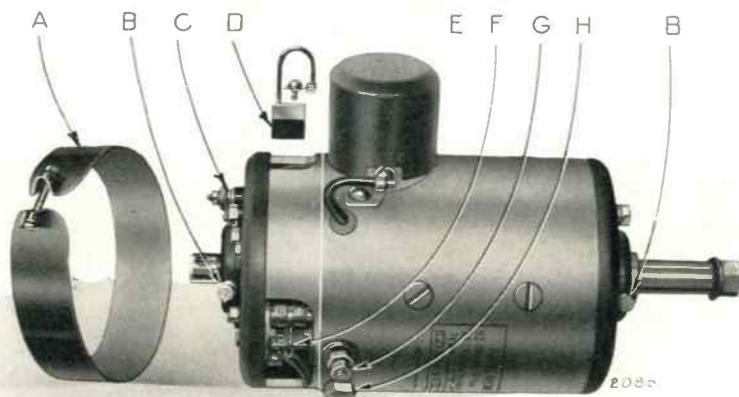


Fig. 55. — Vue de la dynamo avec sangle enlevée (nouvelle dynamo compound)
 A) Sangle démontée. B) Graisseurs (2). C) Fusible principal. D) Balai démonté. E) Conjoncteur. F) Porte-balai. G) Borne 2^e débit. H) Bouchon du fusible d'excitation.

On accède au collecteur en enlevant la sangle.

En cas de remplacement d'un balai, s'assurer qu'il porte bien de toute sa surface sur le collecteur. En cas contraire, faire retoucher ce balai avec une lime très fine. Il est prudent de faire changer les trois

balais tous les 15.000 kms environ et de faire nettoyer la dynamo par un spécialiste.

La dynamo est protégée contre les surtensions par un fusible placé sur la machine elle-même sous un bouchon fileté facilement accessible. Si le fusible grille, on peut être assuré que le circuit de charge est défectueux, soit sur la machine elle-même par suite du mauvais portage des balais ou du desserrage de la borne, soit par suite d'un mauvais contact au conjoncteur ou dans la canalisation. Le circuit de charge est constitué par les fils suivants : dynamo à conjoncteur, conjoncteur à ampèremètre, ampèremètre à contacteur, contacteur à batterie, batterie à masse. S'assurer que les connexions de tous ces câbles sont bien serrées avant de remplacer le fusible.

Dans tous les cas, n'employer que des fusibles d'origine.

La dynamo utilisée sur 601 est du type compound. Un deuxième enroulement inducteur à gros fil dit "enroulement série" est traversé par le courant distribué par le commutateur aux phares, lanternes, avertisseurs. Plus ce courant est important, plus les ampères-tours supplémentaires produits par cet enroulement série sont élevés et plus le courant débité par la dynamo est augmenté.

Il s'ensuit que le courant fourni par la dynamo est plus important la nuit avec phares ou codes allumés et que la batterie reste encore chargée légèrement pendant un voyage de nuit sans que la charge de jour soit trop élevée et nuise à la bonne tenue des accumulateurs.

Il est toutefois recommandé de ne pas augmenter le courant distribué par ce commutateur par le montage de lampes à consommation élevée ou par l'adjonction de phares supplémentaires fonctionnant en même temps que ceux de série. Ces modifications auraient pour résultat d'augmenter d'une façon exagérée le débit de la dynamo, donc de diminuer la sécurité de celle-ci et parfois même de provoquer sa destruction.

Conjoncteur - Disjoncteur. Le conjoncteur est placé sur la dynamo. Il est protégé par un couvercle métallique plombé par le constructeur pour éviter le dérèglement de l'appareil. Maintenir bien serrées les bornes du conjoncteur.

Démarrreur. Le démarrreur est constitué par un moteur électrique série qui permet le lancement du moteur par l'intermédiaire d'un pignon faisant partie d'un dispositif spécial à ressorts multiples appelé "Lanceur Roux". Le démarrreur est placé sur le côté gauche du moteur; il est maintenu bloqué par une vis pointeau freinée par un contre-écrou.

Par temps de fortes gelées, 15° au-dessous de zéro notamment, il est nécessaire de dégommer le moteur à la main en tournant quelques tours de manivelle. Débrayer ensuite pendant le lancement au démarrreur.

Si le démarreur tourne sans que le pignon vienne engrener sur la couronne, nettoyer le pignon au pétrole.

Débloçage du démarreur. Un écrou situé en bout de l'axe du démarreur permet le déblocage facile de celui-ci à l'aide d'une clé à tube, comme indiqué sur la fig. 36.

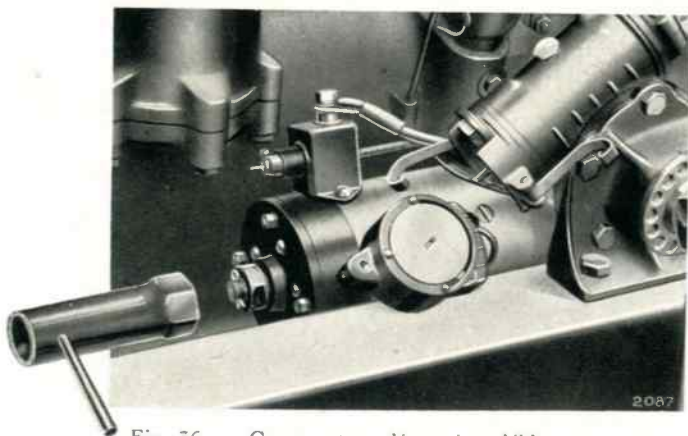


Fig. 36. — Commutateur démonté et déblocage du démarreur (tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre).

Contacteur. Le contacteur est un interrupteur qui permet d'envoyer le courant de la batterie au démarreur pour le lancement du moteur. Il est placé sur le démarreur lui-même et commandé par une tirette.

La borne d'arrivée du courant doit être maintenue bien serrée.

Il est nécessaire de mettre quelques gouttes d'huile en haut du flexible de la tirette pour conserver un coulissement normal du câble de commande.

Commutateur d'éclairage. Ce commutateur, placé en bout du carter de direction, est commandé par une tige traversant la colonne de direction pour aboutir au petit volant de commande situé au milieu du volant de direction. Le commutateur est maintenu sur le carter par deux ressorts et son démontage est instantané.

Ne jamais graisser le commutateur et le nettoyer de la graisse en provenance de la direction.

En tournant le volant de commande dans le sens de rotation des aiguilles d'une montre, on obtient successivement les éclairages suivants :

- 1° Lanterne gauche (feu de position gauche).
- 2° Lanterne droite (feu de position droit).
- 3° Lanternes avant, lanterne arrière (éclairage ville).

4° Codes.

5° Phares.

En appuyant sur ce même volant on commande l'avertisseur.

La commande unique au centre du volant permet une manœuvre extrêmement facile dans toutes les conditions et évite le passage de nombreux fils à l'intérieur de la carrosserie.

Phares. Les projecteurs sont constitués par un réflecteur soigneusement poli et argenté, protégé par le corps de phare.

Le projecteur est équipé avec une lampe spéciale à deux filaments de 12 volts 50 ou 60 bougies. Le premier filament, rigoureusement centré, donne l'éclairage route, tandis que le deuxième, placé dans une coupelle, fournit l'éclairage code. Cette coupelle, placée en bas, doit toujours avoir ses bords situés dans un plan horizontal.

Pour régler les phares correctement, placer la voiture à une quinzaine de mètres d'un mur blanc et mettre le commutateur à la position code. La projection lumineuse de chaque phare sur le mur donne une demi-circonférence dont le centre est marqué par un point plus lumineux. Desserrer les boulons de fixation de phares sur les ailes et régler de telle façon que les centres de projection des phares sur le mur soient à une distance égale à l'écartement des phares sur la voiture et que le sommet du faisceau, presque parallèle au sol, soit légèrement incliné vers l'avant. Il y a lieu de tenir compte pour ce réglage de la charge de la voiture, car le poids des passagers arrière peut modifier sensiblement le réglage horizontal.

Rien de particulier pour l'entretien des lanternes avant, lanterne arrière et stop qui doivent être équipés avec des lampes de 3 bougies.

L'interrupteur stop est commandé par une tige flexible qui permet de déterminer le début de l'éclairage du stop. Le feu doit s'allumer dès le début de la course de la pédale de frein.

Canalisation. La canalisation démarrage est constituée par des câbles à forte section. Les bornes auxquelles aboutissent ces câbles doivent être très énergiquement serrées.

La canalisation d'éclairage et basse tension d'allumage est constituée par des faisceaux à conducteurs multiples de façon à permettre un démontage rapide et un isolement parfait. On s'assurera de temps à autre que l'isolement des câbles n'est pas détérioré et que les terminus sont bien serrés.

Les canalisations du plafonnier, de la lanterne arrière et du stop sont protégées par 2 fusibles montés sur la même plaquette isolante sous le capot. Ce fusible, qui a l'apparence d'une rondelle à deux épaulements, est maintenu serré, entre une cosse d'arrivée de courant de diamètre intérieur 5 millimètres placée en dessous et une cosse de départ de 8 millimètres placée en dessus, par un écrou moleté isolé. Au montage prendre soin de mettre l'épaulement de petit diamètre en dessous.

Les fils d'allumage haute tension (bobine à allumeur et allumeur aux diverses bougies) sont isolés d'une façon toute spéciale et ne doivent en aucun cas être remplacés par des fils conducteurs ordinaires dont l'isolement serait nettement insuffisant.

Veiller à la propreté de ces fils et éviter leur frottement contre les parties métalliques.

Surveiller d'une façon toute spéciale les fils placés sous les ailes AV. et amenant le courant aux feux de position. Ces canalisations sont exposées aux projections directes des roues et elles sont souvent aussi malmenées par les laveurs de voitures : aussi sont-elles protégées par un petit carter en tôle.



Fig. 57. — Fusibles de protection.

Interrupteur général de batterie. Fixé sous le plancher, entre :: (ou robinet de batterie) :: des batteries, il permet de couper le circuit des accumulateurs, soit par mesure de sécurité, lorsque la voiture est au garage, soit en cas de court-circuit ou de menace d'incendie de la voiture.

En position normale de fonctionnement, le bouton est enfoncé et tourné à droite. Pour couper le courant, il suffit d'appuyer légèrement sur le bouton et de tourner à gauche. Le bouton remonte alors légèrement et le circuit est coupé.

Une résistance reliant les deux bornes de l'interrupteur permet d'allumer un feu de position bien que l'interrupteur soit sur la position coupée.

Il est recommandé de ne jamais arrêter le moteur en coupant le courant avec cet interrupteur. Cette manœuvre aurait pour effet de faire sauter le fusible de la dynamo, de griller les lampes et de détériorer l'allumeur et tous les appareils électriques branchés à ce moment.

De même, lorsque le robinet est sur la position coupée, il ne faut

pas mettre en circuit les accessoires électriques divers autres qu'un feu de position : phares, code, bobine d'allumage, etc... La résistance placée entre les deux bornes empêcherait bien alors le fonctionnement de ces appareils, mais laisserait passer quelques dixièmes d'ampère qui pourraient décharger la batterie en 3 ou 4 jours.

Nous recommandons d'ailleurs de n'utiliser cet interrupteur général qu'en cas de nécessité absolue.

Avertisseurs. La voiture 601 est équipée avec deux avertisseurs, ville et route. Ces deux avertisseurs, commandés au centre du volant, sont mis au préalable en circuit alternativement par un inverseur à tirette placé sur la planche de bord et marqué avertisseurs.

L'avertisseur ville est constitué par un électro-aimant dont l'armature est solidaire d'une membrane en acier spécial et d'une forme appropriée. L'armature porte ou commande un contact généralement en tungstène qui appuie au repos sur un deuxième contact fixe relié à la bobine.

Lorsque le courant passe, l'armature est attirée et attire elle-même ou repousse la membrane : les contacts s'écartent et le courant est coupé. L'armature et la membrane reviennent donc à leur position primitive. Le circuit étant à nouveau fermé, l'armature est attirée. La membrane est ainsi soumise à des vibrations dont la fréquence élevée est fonction de son élasticité et de sa masse.

Une vis de réglage placée à la partie arrière permet de rapprocher ou d'éloigner les contacts. Ne toucher à cette vis qu'en cas de dérèglement de l'appareil et ne la déplacer que très légèrement.

L'avertisseur route du type électro-pneumatique est constitué par un moteur série entraînant une pompe centrifuge à palettes. L'air comprimé par cette pompe est dirigé sur un dispositif acoustique spécial à membrane.

Cet appareil ne doit être soumis à aucun réglage. Il est recommandé de mettre quelques gouttes d'huile de vaseline dans les graisseurs tous les 1.000 kms.

Eviter les entrées d'eau dans le pavillon pendant le lavage de la voiture.

CONSEILS DE DÉPANNAGE

Accumulateurs En cas d'oubli de coupure du contact à l'arrêt, il est possible que la batterie se trouve déchargée. Le départ est alors impossible, même à la manivelle.

Il est cependant possible de mettre en route si les accumulateurs sont habituellement bien entretenus et si la décharge n'a pas duré plus de 24 heures. Procéder comme suit : couper le contact d'allumage pendant 10 à 15 minutes afin de laisser reposer la batterie et permettre le refroidissement de la bobine. La tension de la batterie remontera suffisamment pour permettre le départ à la manivelle, mais pas au démarreur.

ENTRETIEN DE LA VOITURE VÉRIFICATION DU CHASSIS

Pour qu'une voiture automobile conserve longtemps toutes ses qualités et aussi pour que sa durée soit prolongée au maximum, il est essentiel d'observer deux règles principales d'utilisation : l'une a trait à la période de rodage, que l'on peut fixer à 1.500 km. environ : l'autre se rapporte à l'entretien méthodique, du véhicule.

Le possesseur de la Peugeot "601" trouvera dans les premières pages de ce volume les recommandations essentielles se rapportant à la période de rodage.

En ce qui concerne l'entretien méthodique, il faut observer ceci :

Après 500 km. environ, faire resserrer les écrous de la culasse pour amener le joint de culasse à son degré de compression définitif et faire vérifier le jeu sous les soupapes (voir page 28).

Faire retendre la courroie du ventilateur.

Démonter le contacteur électrique situé en dessous du carter de direction et opérer son nettoyage dans le cas où l'excès de graisse dans la direction se serait introduit dans le boîtier du contacteur (la présence de graisse chargée de particules métalliques peut provoquer une décharge très lente des accumulateurs en établissant une résistance entre les différentes connexions).

Après 2.000 km., faire vérifier :

Le serrage des étriers des ressorts avant et arrière ;

Le serrage des boulons fixant le moteur au châssis ;

Le serrage des boulons de fixation des tôles de protection ;

La fixation du radiateur au châssis et de la calandre du radiateur sur le faisceau ;

Faire resserrer les boulons fixant la carrosserie au châssis et vérifier les axes d'articulations des portières.

Après 7.000 (ou 10.000 km., suivant l'usage auquel a été soumise la voiture).

Faire vérifier les compressions et faire procéder s'il y a lieu à un rodage des soupapes.

Faire vérifier le plein d'huile des amortisseurs comme indiqué dans la description de ces organes, pages 18 à 20, et employer exclusivement pour le remplissage l'huile "AM" de la Vacuum Oil Company.

Après 15.000 km. environ :

Faire changer les segments racleurs des pistons si l'on remarque une légère augmentation de consommation d'huile du moteur.

Cette opération devra être conjuguée avec un nettoyage des petits trous de retour d'huile existant sur les pistons à fond de gorge des segments racleurs.

Vidanger le pont arrière et la boîte de vitesses (voir page 47).

Faire opérer une nouvelle vérification du remplissage des amortisseurs et vérifier le serrage de l'écrou de blocage des leviers d'amortisseurs sur leurs axes et le serrage des boulons de fixation du châssis.

Nettoyage du radiateur. — Si le radiateur était entartré par l'emploi d'eau calcaire ou bien encrassé par un corps gras à la suite notamment d'une avarie de joint de culasse ou d'un excès de graissage de la pompe à eau, il conviendrait d'en faire le nettoyage en employant une solution de carbonate de soude. Les acides et la potasse sont à éliminer radicalement pour cet usage.

NETTOYAGE

ET ENTRETIEN DE LA CARROSSERIE

Peinture et lavage. Toutes nos voitures sont peintes aux peintures cellulosiques acquérant dès leur application une dureté définitive et très supérieure à celle des anciennes peintures au vernis gras.

Les ailes, bajoues, plaque de police, etc., sont émaillées au four, c'est-à-dire que leur surface très dure est à peu près à l'abri des rayures.

En conséquence, nos voitures n'exigent plus de précautions spéciales au début de leur mise en service et leur lavage est devenu une opération peu délicate et sans risques importants.

On doit, néanmoins, prendre les soins suivants :

Détremper préalablement et détacher la boue par projection de grandes quantités d'eau, en utilisant la brosse passe-partout pour les accumulations récalcitrantes.

Éviter les lances à grande pression qui projettent l'eau dans les assemblages et garnitures.

Disposer de deux jeux d'éponges et de peaux de chamois différents, l'un pour le châssis dont certaines parties sont tachées d'huile ou de graisse et l'autre pour les panneaux de la carrosserie et le capot.

Lorsque toute trace de boue ou de poussière a été entraînée par l'eau, essuyer la voiture avec les éponges bien rincées : aussitôt après cet essuyage à l'éponge, sécher à la peau de chamois propre trempée et essorée à plusieurs reprises.

Porter une attention spéciale à l'essuyage des champs et des entrées des portes et de leurs traverses inférieures que l'humidité gonflerait et déformerait.

Ne jamais incorporer de pétrole aux eaux de lavage des panneaux et toits de carrosserie.

Une ou deux fois par mois, frotter les panneaux tachés ou ayant perdu leur brillant avec un tampon d'ouate fine et très propre enduit d'une petite quantité de pâte à lustrer spéciale telle qu'il s'en trouve dans le commerce. Puis, frotter toujours dans le même sens avec différents tampons d'ouate sèche, jusqu'à obtention du brillant et élimination complète de la pâte à polir.

Eviter de laver une voiture en plein soleil ; l'eau sèche par taches et augmente les difficultés du travail.

Ne jamais laver une voiture par une température ambiante inférieure à 0°.

Taches de goudron. Les taches de goudron peuvent s'enlever si l'on a soin, dans la journée même où elles se sont produites, de les dissoudre avec patience et précautions, à l'aide de beurre ou de saindoux, puis de les frotter avec un chiffon molletonné ou un tampon d'ouate légèrement imbibé d'essence.

Des produits spéciaux anti-goudron existent dans le commerce : ils donnent d'assez bons résultats sur les peintures cellulosiques.

Garnitures en drap. Les garnitures en drap ou en tissus seront soigneusement battues dans leur "sens du poil". Les taches seront enlevées à la benzine ou à l'aide d'eau tiède contenant de l'alcali à la dose d'une cuillerée par litre, jamais à l'essence.

On leur évitera les piqûres de vers en les saupoudrant de poivre, de naphthaline ou de camphre de temps en temps.

Si les coussins et tapis se sont trouvés mouillés, les faire sécher au dehors et ne les remettre en place que bien secs.

Garnitures en cuir. Les garnitures intérieures en cuir seront essuyées au chiffon de laine sec, et une fois par mois, avec un chiffon de laine très légèrement imbibé d'huile de lin pour leur conserver la souplesse.

Les garnitures en simili-cuir, dont l'enduit de surface est composé des mêmes produits que la peinture cellulósique, peuvent se brosser, puis se laver à l'éponge légèrement imbibée d'eau de savon. Leur brillant reparait après séchage au chiffon sec et frottement aux pâtes encaustiques spéciales du commerce.

Capotes. Ne jamais replier une capote lorsqu'elle est mouillée. La moisissure détruirait à la fois la teinture et l'imperméabilité des toiles, quelles qu'en soient la nature et la qualité.

Laisser également les rideaux ou écrans sécher en place. Faute de ces soins, leurs tissus seraient rapidement endommagés et leurs tourniquets ou boutons de fixation rouilleraient et ne fonctionneraient plus convenablement.

Après avoir replié la capote, avant de la fixer et de la munir de

sa housse, s'assurer qu'en aucun endroit la toile ne se trouve pincée entre les cerceaux, les ferrures ou les bords de la carrosserie.

Les capotes les mieux établies se trouvent percées après un seul voyage si l'on n'observe pas cette précaution.

Les capotes en toile ordinaire ou en double toile avec interposition d'une feuille de caoutchouc, doivent être battues et brossées quand elles sont bien sèches. Elles peuvent être ensuite lavées à l'eau claire ou légèrement savonneuse.

L'emploi d'essence ou de benzine pour les nettoyer détruirait irrémédiablement leur imperméabilité. On doit aussi leur éviter le contact de tout produit gras ou huileux.

Les tissus de capote en simili-cuir peuvent se laver à grande eau, comme les parties peintes de la voiture. Les taches s'enlèvent à l'eau légèrement savonneuse, mais jamais à l'essence ni à l'huile.

Les housses de capotes généralement confectionnées en simili-cuir peuvent se laver comme les garnitures et les capotes de même tissu.

La capote d'une voiture au repos ou en réparation doit être tendue.

Portes. Huiler périodiquement et très légèrement les pénes des serrures. On évitera ainsi l'ébranlement de la peinture des joints que l'on provoque inévitablement quand on fait claquer brutalement une porte fermant mal.

Huiler légèrement les axes des charnières ou des pivots, tous les mois. Avant que les butées, les axes des portes et les gâches atteignent une certaine usure, faire intervenir le carrossier : c'est une économie pour l'ensemble.

Pour les portes avec glaces, surveiller que les trous prévus pour l'écoulement de l'eau à la partie inférieure ne se trouvent pas obturés.

Glaces. Les essuyer après lavage avec un chiffon de toile légèrement imbibé d'alcool.

Quand les glaces glissent difficilement dans leurs coulisseaux feutrés, enduire légèrement ceux-ci de savon noir après les avoir soigneusement brossés.

Parties nickelées. Pendant les périodes pluvieuses d'hiver, ou surtout pendant un séjour au bord de la mer, passer chaque matin sur les parties nickelées un chiffon légèrement enduit de vaseline. Aucune partie nickelée, surtout en acier, ne peut conserver son fini sans ce soin.

HUITIÈME PARTIE

CONDUITE DE LA VOITURE

PRÉPARATIFS DE MISE EN MARCHÉ

Les graissages et vérifications étant accomplis, les accumulateurs étant remplis et chargés, procéder au remplissage du radiateur et du réservoir d'essence.

Pneumatiques. Vérifier que les pneus sont bien gonflés à la pression indiquée par le fournisseur.

Il est très important d'avoir exactement la même pression dans les deux pneus d'un même essieu.

Pour les pneus Super-Confort, on peut gonfler soit au taux normal de 1 kg. 400 pour avoir le maximum de confort, soit à un taux plus élevé pour pouvoir utiliser au maximum les qualités de tenue de route de la voiture. On peut aller jusqu'à 1 k. 800 à l'arrière.

Mise en marche du moteur. Il faut ensuite, avant de mettre le moteur en marche :

- 1^o S'assurer que le levier de changement de vitesse est bien au point mort ;
- 2^o Ouvrir le robinet d'essence ;
- 3^o **METTRE LE CONTACT. CELUI-CI DOIT TOUJOURS ÊTRE COUPÉ A L'ARRÊT, SOUS PEINE DE MISE HORS SERVICE DES ACCUS, BOBINES, etc. ;**
- 4^o Tirer le bouton actionnant le "starter" du carburateur ;
- 5^o Actionner la commande du démarreur jusqu'au moment où le moteur part ;
- 6^o Dès les premières explosions, libérer immédiatement la commande du contacteur de démarrage. Démarrer la voiture après quelques instants, et dès que le moteur tourne régulièrement. Rester sur le "starter" jusqu'au moment où le moteur est réchauffé. En hiver, par froids rigoureux, on peut être amené à utiliser "starter" et carburateur conjugués pendant 5 minutes environ ;

Il ne faut pas actionner le démarreur d'une façon prolongée. Si après quelques tentatives le moteur ne donne aucune explosion, il faut en rechercher la cause côté allumage, arrivée d'essence, etc... Les tentatives de démarrage prolongées fatiguent les accumulateurs et peuvent rendre ensuite la mise en route impossible. Il y a donc lieu, en cas de mauvais départ, d'examiner les points principaux suivants :

- a) Vérifier si l'essence arrive bien au carburateur ;
- b) Démontez les bougies et vérifiez notamment l'écartement des pointes, qui ne doit pas être supérieur à $4/10^e$ de millimètre, soit l'épaisseur d'une carte de visite ;
- c) Démontez le carburateur et vérifiez si les gicleurs ne sont pas obstrués (voir notice carburateur) ;
- d) Nettoyer la cuve du flotteur et son filtre qui peuvent contenir de l'eau ;
- e) Vérifier le distributeur d'allumage et l'écartement des vis platinées ($4/10^e$ de millimètre).

DÉMARRAGE ET CHANGEMENT DE VITESSE

Première vitesse. Pour démarrer, appuyer à fond avec le pied gauche sur la pédale de débrayage, déplacer le levier de changement de vitesse (latéralement vers la gauche, puis tirer vers l'arrière).

Si l'on sent une résistance, ne pas exercer d'effort, mais laisser revenir la pédale d'embrayage et recommencer immédiatement la manœuvre précédente après avoir débrayé à nouveau.

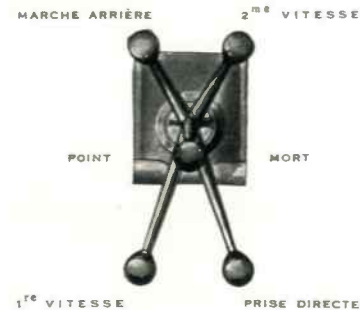


Fig. 38. — Schéma des positions du levier des vitesses des boîtes "standard" synchronisées.

Une fois le levier en position de première, embrayer progressivement en levant doucement le pied gauche tout en appuyant le pied droit sur l'accélérateur *après avoir desserré le frein à main*. En côte, ces trois manœuvres doivent se faire simultanément.

Pour passer d'une vitesse à une autre supérieure, il faut toujours débrayer et relever le pied de la pédale d'accélérateur pour éviter que le moteur ne s'emballe.

Deuxième vitesse. Pousser le levier en avant jusqu'au point mort, le basculer vers la droite, puis continuer à pousser doucement le levier vers l'avant : dès que le synchronesh le permet, les pignons entrent en prise sans bruit.

Prise directe. Tirer le levier en AR. pour le faire pénétrer dans le cran de 3^e sans forcer sur le synchronesh qui ne permet le passage du levier que quand la vitesse des engrenages est correcte.

Marche arrière. Le levier ayant été ramené au point mort, le pousser vers l'avant en l'appuyant vers la gauche.

Pour passer de marche avant en marche arrière, il est indispensable d'attendre l'arrêt complet de la voiture.

Pour passer d'une vitesse quelconque à celle immédiatement inférieure, il faut, à l'inverse de la manœuvre indiquée plus haut, laisser le pied sur la pédale d'accélérateur, pour permettre au moteur d'augmenter sa vitesse pendant le temps très court où le baladeur traverse le point mort en quittant un engrenage pour pénétrer dans l'autre. Opérer doucement et sans hâte, le synchronesh assure dans tous les cas un engrenement silencieux.

En route. Appuyer toujours progressivement sur l'accélérateur, **NE PAS LAISSER LE PIED GAUCHE SUR LA PÉDALE DE DÉBRAYAGE**, le placer à côté sur le plancher. (Important, car en agissant autrement, l'on fatigue inutilement la butée de débrayage et l'on risque de faire "patiner".)

Pour ralentir, lâcher l'accélérateur et freiner progressivement au pied. Dans le cas de nécessité d'arrêt brusque, actionner les deux freins simultanément. Il n'est pas toujours utile de débrayer pour freiner : cette opération ne doit se faire que pour changer de vitesse, ou sur un coup de frein donnant à la voiture une allure correspondant à celle du moteur au ralenti.

Dans les descentes, laisser toujours la voiture embrayée en prise directe et freiner avec des intervalles espacés et non pas constamment pour éviter l'échauffement trop intense des poulies. Placer le levier dans la position de seconde avant d'aborder une descente si celle-ci est particulièrement abrupte, en haute montagne par exemple, pour freiner au moteur et ménager les garnitures des freins. Ne jamais en descente se mettre au point mort, cette pratique est souvent dangereuse, elle amène une fatigue anormale des freins dont on use plus souvent. Enfin, avec les boîtes silencieuses à synchronesh, une semblable pratique peut amener des grippages partiels du mécanisme interne de la boîte de vitesses déterminant des avaries graves.

En route, il ne suffit pas de conduire, il faut être attentif aux sons normaux du mécanisme, et dès que l'on entend un bruit anormal, sifflement, chocs répétés, etc., il est nécessaire d'en rechercher les causes, au besoin en s'arrêtant, pour une meilleure localisation des recherches.

Arrêt. Dès que la voiture est arrêtée, ramener le levier de changement de vitesse au point mort, serrer le frein à main, arrêter le moteur et fermer le robinet d'essence. **NE PAS OUBLIER DE COUPER LE CONTACT DE L'ALLUMAGE : A L'ARRÊT, LANTERNES ÉTEINTES, L'AMPÈREMÈTRE DOIT ÊTRE AU ZÉRO.**

NEUVIÈME PARTIE

CONSEILS PRATIQUES

Nous résumons ci-après quelques conseils pratiques :

1^o Avant d'entreprendre une sortie.

S'assurer :

Que le réservoir contient la quantité nécessaire d'essence pour effectuer l'étape :

Que le graissage de la voiture est effectué et surtout que le moteur a le plein d'huile :

Que le radiateur est rempli convenablement : il est inutile de le remplir complètement : le niveau à trois centimètres en dessous est normal :

Que les freins sont bien réglés et fonctionnent normalement :

Que les pneus sont bien gonflés, y compris celui de la roue de rechange :

Que la trousse d'outillage et les pièces de rechange sont bien en place :

Que l'électrolyte des batteries d'accumulateurs recouvre les plaques.

2^o La voiture étant prête pour la mise en marche.

Nous recommandons :

De s'assurer que le levier de vitesse est bien au point mort et le levier de frein à main serré :

De tourner le moteur quelques tours à la manivelle, surtout par temps froids :

De cesser d'actionner le démarreur dès que le moteur donne des explosions :

De ne pas accélérer le moteur avant quelques minutes :

De s'assurer que le manomètre indique la pression normale de graissage : 5 kil. 500 au moins à froid :

De s'assurer à l'aide de l'ampèremètre que la dynamo charge normalement la batterie.

3^o La voiture étant en marche.

Ne jamais faire patiner l'embrayage :

Ne jamais laisser le pied appuyé sur la pédale de débrayage pendant la marche :

En côte, dès que le régime du moteur baisse, changer de vitesse pour ne pas laisser peiner le moteur.

4° A l'arrêt.

Placer le levier de vitesse au point mort et serrer le frein à main :

Arrêter le moteur par l'interrupteur d'allumage, placé sur le tablier ;

Fermer ensuite le robinet d'arrivée d'essence placé sous le réservoir.

RODAGE DE LA VOITURE NEUVE OU RÉVISÉE

Les soins apportés au premier rodage d'un moteur neuf ou revisé ont une influence considérable sur son rendement ultérieur, sur sa consommation d'huile et d'essence et même sur sa durée. Le rodage, déjà réalisé avec toutes les précautions nécessaires à l'usine ou à l'atelier, ne peut être terminé qu'à l'usage même, dans les 1.500 ou 2.000 premiers kilomètres parcourus.

Il est recommandé pendant cette période :

1° De mélanger à l'essence l'huile Gargoyle **Vacomix**, dans la proportion d'une fois le contenu du bouchon du bidon par 5 litres d'essence. Cela permet d'assurer un graissage parfait des parties hautes des cylindres et des sièges de soupapes.

Après la période de rodage, on peut, avec avantage, continuer l'emploi de **Vacomix** en réduisant la proportion à une mesure par 20 litres d'essence.

2° De ne pas dépasser la vitesse de 80 kilomètres à l'heure en prise directe et de 45 kilomètres en deuxième vitesse ;

3° De renouveler l'huile du moteur une première fois après avoir parcouru 500 kilomètres, une deuxième fois après 1.000 kilomètres, afin d'évacuer les particules métalliques provenant du rodage qui, si elles restaient dans l'huile, contribueraient à l'usure rapide des parties frottantes ;

4° De renouveler, pour les mêmes raisons, l'huile de la boîte de vitesses et l'huile du pont arrière après les premiers 500 kilomètres parcourus.

PRÉCAUTIONS A PRENDRE PAR TEMPS FROID

En hiver, il est recommandé de munir le radiateur d'un couvre-radiateur à volet.

Vidange. En cas d'immobilisation prolongée de la voiture, il faut vidanger la circulation d'eau ; pour cela, il faut ouvrir le robinet de vidange et défaire en même temps le bouchon de remplissage pour que l'air puisse entrer. Un bouchon à l'arrière du cylindre

permet d'évacuer les quelques gouttes d'eau qui restent dans l'enveloppe du cylindre par suite de la position inclinée du moteur sur le châssis.

Antigel. Quand on utilise la voiture d'une manière normale, il est préférable d'employer un antigel, car autrement on n'est pas à l'abri du gel du radiateur en marche, par suite du courant d'air froid ou bien du gel du cylindre quand on reste longtemps arrêté. Il existe dans le commerce un grand nombre de marques d'antigel, il convient d'être circonspect dans leur emploi.

Nous recommandons l'emploi d'alcool dénaturé ; en mettant 2 l. 5 à 3 litres d'alcool dans le radiateur, il n'y a rien à craindre tant que la température n'atteint pas -15° . Il convient de surveiller l'évaporation de l'alcool, surtout si on emploie un couvre-radiateur. Pour cela, il suffit de prélever un peu d'eau au robinet de purge et de l'essayer au pèse-alcool. On peut dire qu'il faut 2 degrés d'alcool par degré de froid, par exemple s'il fait -15° , le pèse-alcool devra indiquer 30 degrés.

Quand on est amené à faire de longs parcours à grande vitesse, on peut employer le mélange à la glycérine qui est plus couteux, mais ne se modifie pas par évaporation. Pour une température de -20° , il faut vidanger 3 litres d'eau et la remplacer par 1 l. 5 d'alcool et 1 l. 5 de glycérine.

Huile. Pendant l'hiver, il faut employer dans le moteur une huile plus fluide pour faciliter la mise en route. Employez : Mobiloil Arctic.

Il faut surveiller de plus près l'huile au point de vue dilution par l'essence, car l'emploi prolongé du starter favorise le passage de l'essence par les segments. Il est bon de vidanger plus souvent.

Pour la boîte de vitesses et le pont arrière, employez : Mobiloil "D" spéciale.

Essence. Pour faciliter le départ, il faut employer l'essence la plus légère qu'on peut trouver. Avec l'essence poids lourd et l'essence contenant de l'alcool, le départ est plus difficile.

On peut faciliter le départ en remplissant le moteur d'eau très chaude (cela empêche d'employer un antigel) ou en employant un réchauffeur auxiliaire sous le capot.

Batterie d'accumulateurs. Les accumulateurs perdent une grande partie de leur capacité au-dessous de $+15^{\circ}$; ainsi un bac de 45 ampères-heure n'en donne plus que 32 à 0° et 22 à -10° , on risque donc de vider sa batterie deux fois plus vite.

D'autre part, les batteries sont moins chargées parce qu'on leur demande beaucoup à chaque démarrage, et on roule souvent avec les phares allumés. Il faut donc surveiller avec soin le régime de charge et économiser la batterie en tournant quelques tours à la manivelle, avant la mise en marche au démarreur, pour dégommer les cylindres.

TABLE DES MATIÈRES

Quelques mots de présentation. 3		Huiles de Graissage 5
Conseils essentiels 4		Caractéristiques principales 7
PREMIÈRE PARTIE		
Description du châssis 9		Amortisseurs hydrauliques 18
DEUXIÈME PARTIE		
CARBURATEUR		
Carburateur Starter 21		Carburateur principal 26
Fonctionnement 21		Réglages 27
TROISIÈME PARTIE		
RÉGLAGE DU MOTEUR		
Soupapes 28		Allumage 30
Réglage de la distribution 29		Ventilateur 31
QUATRIÈME PARTIE		
RÉGLAGES ET MONTAGE DU CHASSIS		
Embrayage 33		Réglage des freins 35
Direction 33		Pont arrière 38
CINQUIÈME PARTIE		
Graissage du Moteur		
Pompe à huile 39		Huiles à utiliser 42
Stabilisateur d'huile 40		Vidanges d'huile 45
Graissage du Châssis		
Chaque semaine ou tous les 500 kilomètres 45		Chaque mois ou tous les 1.500 ki- lomètres 47
SIXIÈME PARTIE		
ENTRETIEN DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE		
Batterie d'accumulateurs 51		Démarrreur 57
Dynamo 56		Conseils de dépannage 61
SEPTIÈME PARTIE		
ENTRETIEN DE LA VOITURE		
Châssis 62		Carrosserie 63
HUITIÈME PARTIE		
CONDUITE DE LA VOITURE		
Préparatifs de mise en marche 66		Démarrage et chang ^t de vitesse 67
NEUVIÈME PARTIE		
CONSEILS PRATIQUES		
Avant d'entreprendre une sortie 69		Voiture neuve ou revisée 70
Précautions par temps froid 70		