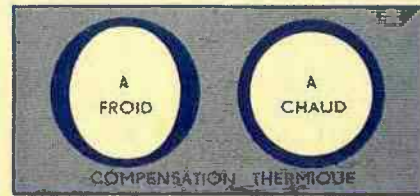
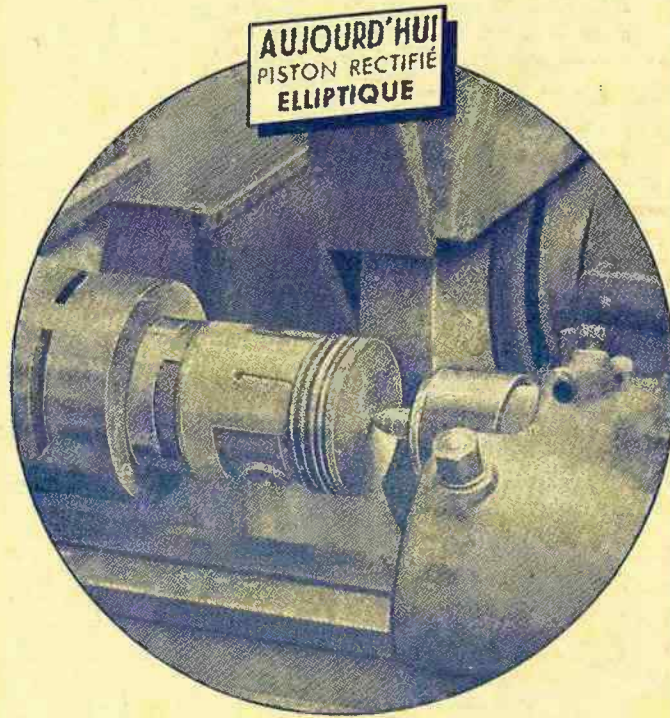
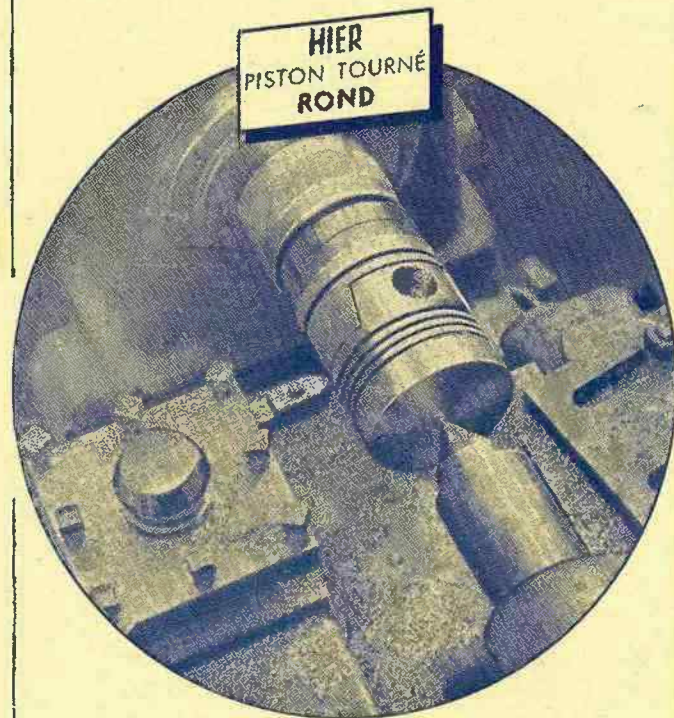


TECHNIQUE MODERNE:  
**LE PISTON RECTIFIÉ ELLIPTIQUE**



- COMPENSATION AUTOMATIQUE DE LA DILATATION
- JEUX A FROID LES PLUS RÉDUITS
- RENDEMENT AMÉLIORÉ DES MOTEURS

LES PISTONS RECTIFIÉS ÉLLIPTIQUES NE FREINENT PAS LES MOTEURS COMME LES PISTONS FENDUS



ADOPTÉ EXCLUSIVEMENT PAR LES AMÉRICAINS  
 LE PISTON RECTIFIÉ ELLIPTIQUE EST FABRIQUÉ EN FRANCE PAR :

**FLOQUET**  
 COURBEVOIE



# SERVICE

## TOUTE LA TECHNIQUE RÉPARATION AUTOMOBILE

DANS CE NUMÉRO :  
**201 - 301 PEUGEOT**



**3**

25 MARS  
 1951

**LE  
SUCCÈS DANS LA VIE**  
est fait pour une grande part de  
**PETITES VICTOIRES JOURNALIÈRES**

●  
**PATIENCE ET LONGUEUR DE TEMPS**  
font plus que force et que rage

●  
Etes-vous satisfait de la propreté  
de votre atelier de l'ordre qui y  
règne de l'efficacité de vos efforts ?

Pas tout à fait

**ALORS :**

Fouillez les coins sombres et sortez  
les amas de ferraille qui les encom-  
brent ; Rafraichissez la couleur des  
lignes de démarcation ; Dégagez votre  
banc des boulons, des écrous et des  
vieilles pièces qui n'y ont que faire ;  
Essuyez cet outil avant de le ranger ;  
Pour cette loque sale, il y a un endroit  
plus approprié que le pied du mur ;  
Pour le démontage de ce carburateur,  
vous possédez une notice vous  
donnant une méthode sûre.

Et tout cela représentera les  
**PETITES VICTOIRES JOURNALIÈRES**  
indispensables pour assurer le  
**SUCCÈS DANS LA VIE**

(APHORISMES. TIRÉS DE SERVICE G. M.)

## LE COIN DE L'EXPERT

Vous avez constaté qu'une pompe d'injection livrée par un constructeur est toujours plombée, ceci afin d'éviter un dérèglement possible.

Mais le Gasoil contenant des impuretés, et en particulier des quantités infinies de silice, les pistons de cette pompe peuvent s'user.

C'est la raison pour laquelle il est indispensable de faire vérifier, réparer et régler la pompe et les injecteurs d'un camion dès que celui-ci ne tire plus ou seulement tire mal.

En réalité, ce n'est pas une dépense que vous ferez, mais une économie, car un camion fonctionnant avec des appareils en bon état roulera un total de kilomètres élevé et pourra être amorti en un temps beaucoup plus long qu'un camion mal entretenu.

Il y a plus, en roulant avec des appareils dérèglés ou usés, vous risquez par cette mesure même la rupture d'une ou plusieurs pièces de l'attelage.

Ne jamais oublier non plus que si l'avance à l'injection est néfaste, le retard à l'injection peut provoquer des catastrophes identiques.

V.

\*\*

Votre camion P. L. DIESEL ayant roulé un nombre important de kilomètres (4 à 5.000) ne vous donne pas satisfaction, il ne tire plus et il chauffe.

Après avoir changé les injecteurs, vous constatez les mêmes phénomènes, le moteur continue à chauffer et ne donne pas toute sa puissance ; vos pistons serrent et grippent, et, cependant votre moteur est rodé.

Cela provient exclusivement que vos soupapes d'admission d'air ferment imparfaitement ou ne ferment plus.

A l'admission, la quantité d'air nécessaire est bien admise, mais à la compression une partie de cet air est refoulée.

Or, dans les Diesels, la quantité d'air et la quantité de gazoil est tarée d'une façon parfaite.

Si la quantité d'air n'est pas suffisante, le mélange gazeux est imparfait et provoque à l'explosion une température tellement élevée, que les pistons se dilatent de façon exagérée, provoquant le serrage et le grippage de ceux-ci, il peut même arriver dans certains cas, que le sommet des pistons rentre en fusion.

Un seul remède avant ces accidents, roder vos soupapes.

V.

# DICTIONNAIRE DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE

avec la collaboration des Bureaux d'Études, Chefs d'Ateliers et Spécialistes

## Les PEUGEOT 201 et 301

### IDENTIFICATION DES DIFFÉRENTS TYPES

#### TYPES A MOTEUR 8 CV

**301 C** : Radiateur plat avec grille chromée verticale, masquant nid d'abeilles. Capot à ventilons verticaux. Châssis bloctube. Roues AV indépendantes. Ressorts demi-cantilevers AR inversés et obliques.

Carrosserie : limousine, berline, coach, coupé, roadster.

**301 M** : Familiales et commerciales. Châssis non bloctube. Essieu AV rigide avec ressort AV transversal. Ressorts AR entiers.

Carrosserie : limousine, familiale 6 places, commerciale 6 places.

**301 T** : Mêmes caractéristiques que 301 M, mais châssis pour utilitaire 1200 kg de charge utile.

Carrosserie : fourgon et camionnette bâchée.

**301 L** : Familiales et commerciales bloctube. Roues AV indépendantes, demi-cantilevers AR et obliques.

Carrosserie limousine, commerciale et familiale.

**301 CR** : Radiateur coupe-vent avec tête de lion en saillie. Capot à 3 ventilons horizontaux, châssis bloctube. Roues AV indépendantes.

Synchromesh GMC. Moteur self-amorti (pattes inclinées).

Vilebrequin 3 paliers en cours de série. Tableau de bord circulaire en cours de série depuis 377324/707741.

Carrosserie : berline, coupé décapotable, roadster, coupé golf.

**301 D** : Châssis 201 BR3 équipé d'un 8 CV SER.4. Radiateur coupe-vent et capot 3 ventilons. Carrosserie aérodynamique, arrière en queue de castor. Culasse fonte, roues disque sur modèle 1935. Culasse aluminium roues ajourées sur modèle 36.

**201 M** : Même voiture que 301 D, mais 6 glaces sur conduite intérieure.

Moteur SER.5 identique à SER. 4 mais sans filtre à huile.

#### TYPES A MOTEUR 7 CV

**201 D** : Châssis bloctube. Radiateur coupe-vent et capot 3 ventilons.

Carrosserie 2 portes avec arrière en queue de castor. Moteur SER.2.

Synchromesh G. M. C. en cours de série (depuis 515203/525741).

Carrosserie : coach.

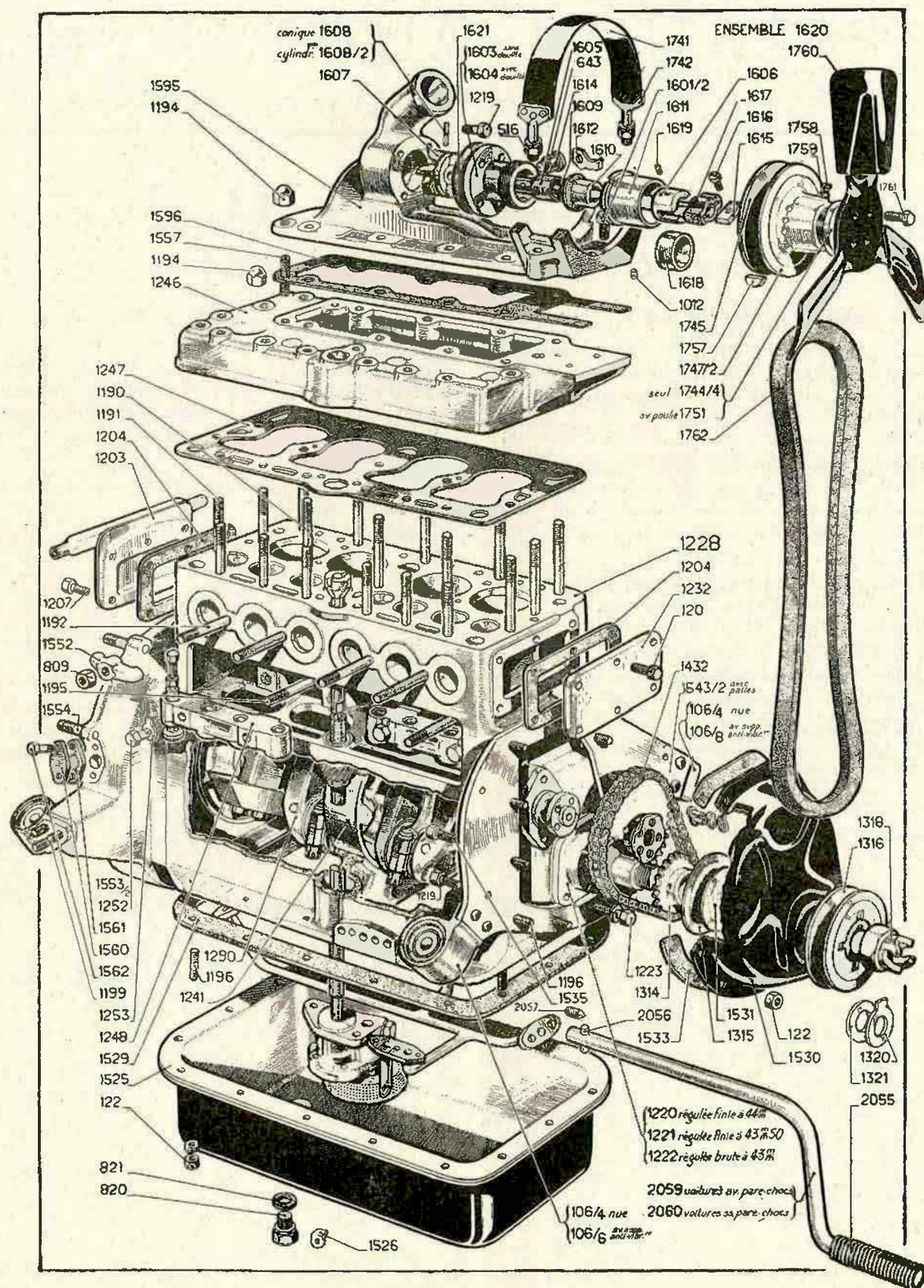
**201 DL** : Utilitaire 400 kg avec moteur SER.2.

Carrosserie : boulangère fourgon.

### CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

TYPE DE CHASSIS	301C, 301M, 301T, 301L, 301CR jusqu'au châssis 579327	301 CR depuis le numéro 579328	301 D	201 M	201 D, 201 DL
Type moteur	SER	SER. 3	SER. 4	SER. 5	SER. 2
Alésage et course	72 x 90	72 x 90	72 x 90	72 x 90	68 x 90
Cylindrée	1465	1465	1465	1465	1307
Régime	4000	4000	4100	4100	
Compression	6	5,95	6 (culasse forte alum.)	6	6
Puissance	34 cv à 4.000 t.	37 cv à 4.000 t.	35 cv à 4.000 t.	35 cv à 4.000 t.	28 cv à 4.000 t.
Capacité du carter-moteur	7	7	7	7	7
Graduation jauge	6	6	6	6	6
Volume circulat. eau	10 l.	10 l.	10 l.	10 l.	10 l.
Particularité	2 paliers	3 paliers contrepoids stabilisateur d'huile	3 paliers sans stabilisateur d'huile	3 paliers sans stabilisateur d'huile	

# MOTEUR



# RÉPARATION ET ENTRETIEN

(ÉTUDE PAR ORGANE)

## 1. MOTEURS

Les différents modèles présentés sont du même type à soupapes latérales. Culasse fonte ou aluminium (Alpax). La disposition des organes mécaniques est la même, sauf pour la 201 M où le filtre à huile se trouvant sur le côté droit

est remplacé par un clapet de décharge. Pour les 201 D et DL, l'alésage est ramené à 68 au lieu de 72. La course, 90, reste la même, et le moteur SER 2 qui équipe ces voitures comporte 3 paliers.

### A. — DEMONTAGE DES MOTEURS

Débrancher la canalisation d'essence, la tirette starter. Débrancher le tube manomètre d'huile. Détacher le câble du démarreur et les fils de dynamo ; démonter la commande d'accélérateur. Par dessous : débrancher la transmission de compteur, les deux tringles de frein AV et AR ou câbles s'il s'agit de freins Bendix ; enlever le collier du tube de

poussée derrière la boîte de vitesses. A l'intérieur : retirer le plancher ; démonter le frein à main, retirer le couvercle de la boîte de vitesses ; enlever les boulons de fixation du moteur sur les supports ; soulever le moteur ; les pattes de fixation du moteur restent après ce dernier, à l'avant tenues par une tôle, à l'arrière sur le carter d'embrayage.

### B. — DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU BLOC-MOTEUR

Démonter la dynamo. Débloquer les écrous de culasse, moteur froid. (Attention aux déformations des culasses Alpax montées sur certains types 301 D/201 M) : desserrer en croix. Un certain nombre des écrous de culasse retiennent le couvercle fermant la pompe à eau. Déposer le carter d'embrayage avec la boîte de vitesses et le démarreur. Démonter le carter d'huile. Démonter les soupapes et les rampes de poussoir. Retirer à l'AV la griffe de mise en marche et de ventilation sur vilebrequin. Démonter la canalisation allant aux paliers. Démonter les chapeaux de biel-

les (repérage). Démonter le volant emboîté sur l'extrémité du vilebrequin. Retirer à l'AV le carter de distribution et sortir d'un bloc pignons et chaîne. Sortir l'arbre à came par l'AV après avoir retiré la buté maintenue par deux vis. Retirer à l'AR les écrous de fixation du palier et sortir ce dernier avec son vilebrequin. Pour démonter le palier AR, il est nécessaire de retirer le couvercle AR fixé par six vis au palier et dans lequel tourne la rondelle de rejet d'huile. Le démontage de cette rondelle nécessite un extracteur. Retirer le palier avec sa bague bronze.

### C. — CYLINDRE - CULASSE - VILEBREQUIN - BIELLES - PISTONS - SEGMENTS

**CYLINDRE.** — Le carter-bloc cylindre et les chemises sont venus de fonderie avec le bloc ; ces dernières peuvent être réalisées jusqu'aux cotes maximum de :

**CULASSE.** — Les culasses sont rapportées en fonte pour SER, SER 3, SER 5, SER 2, en Alpax pour SER 4.

MOTEUR	ALÉSAGE MAXI
SER .....	72,95
SER 3-4-5 .....	72,95
SER 2 .....	68,95

**VILEBREQUIN.** — Il est maintenu par 2 paliers ou 3 paliers, comme mentionné précédemment, suivant les types. Il est supporté par les paliers :

— AV : bague bronze emmanchée directement sur le carter maintenu par 2 vis sur la colerette du palier et fixé au bloc.

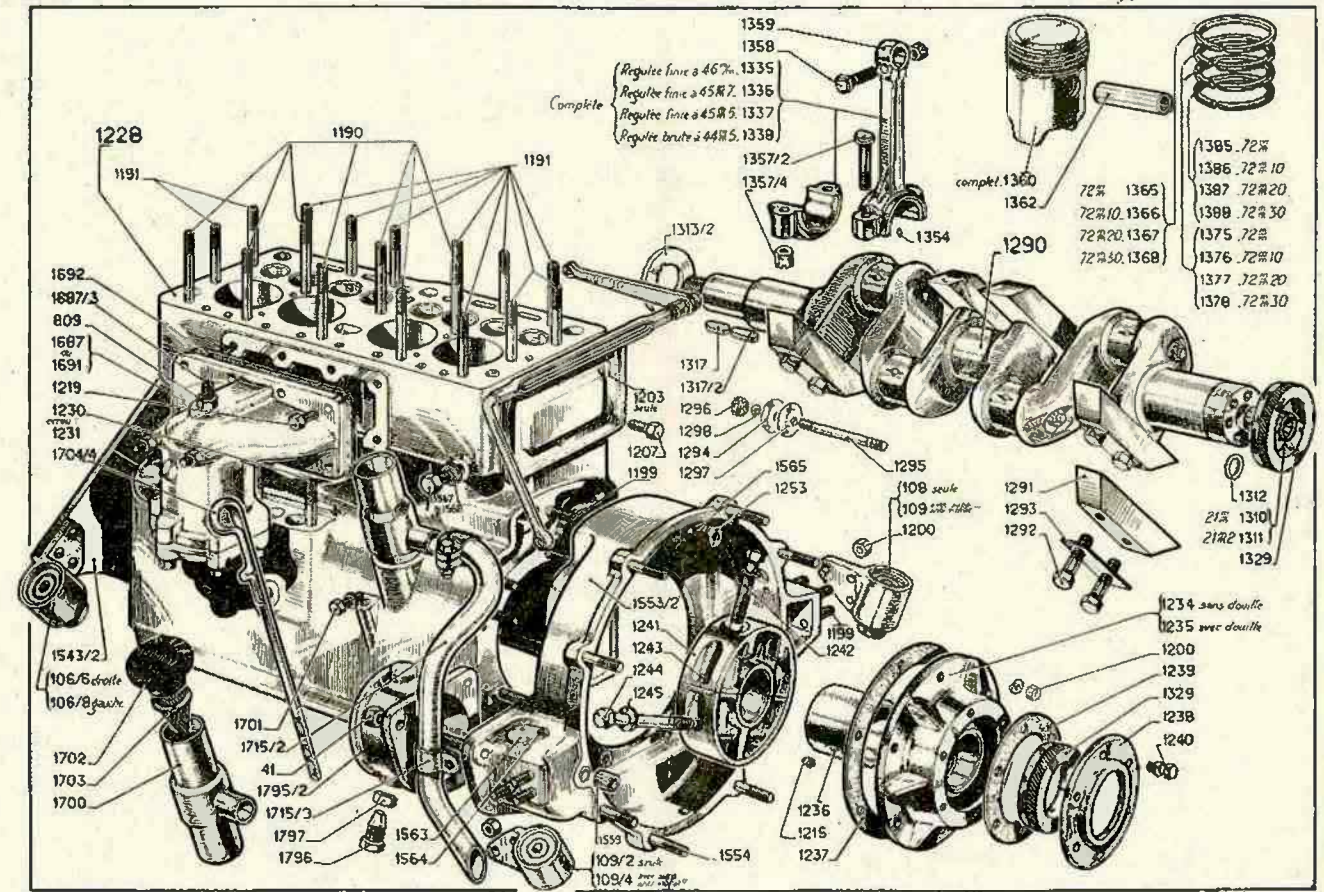
# CARACTERISTIQUES

TYPES	201 D	301 C	301 CR	301 D	201 M	301 M	301 T	301 L	301 LR
<b>MOTEUR</b>	SER 2	SER	SER 3	SER 4	SER 5	SER	SER	SER	SER
Alésage	68	72	72	72	72	72	72	72	72
Course	90	90	90	90	90	90	90	90	90
Nombre	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Cylindrée	1307	1465	1465	1465	1465	1465	1465	1465	1465
Disposition	en ligne	en ligne	en ligne	en ligne	en ligne	en ligne	en ligne	en ligne	en ligne
Rapport volume	6	6	5,85	6	6	6	6	6	6
Puissance effective	28 CV à 4000	34 à 3500	37 à 4000	35 à 4000	35 à 4000	34 à 3500	34 à 3500	34 à 3500	34 à 3500
Puissance fiscale	7 CV	8 CV	8 CV	8 CV	8 CV	8 CV	8 CV	8 CV	8 CV
Vilebrequin (pal.)	3	2	3	3	3	2	2	2	2
Distribution	chaîne	chaîne	chaîne	chaîne	chaîne	chaîne	chaîne	chaîne	chaîne
Arbre à cames	dans carter	dans carter	dans carter	dans carter	dans carter	dans carter	dans carter	dans carter	dans carter
Soupapes	latérales	latérales	latérales	latérales	latérales	latérales	latérales	latérales	latérales
Refroidissement	pompe	pompe	pompe	pompe	pompe	pompe	pompe	pompe	pompe
Graissage	sous pression	sous pression	sous pression	sous pression	sous pression	sous pression	sous pression	sous pression	sous pression
Allumage	batterie	batterie	batterie	batterie	batterie	batterie	batterie	batterie	batterie
Carburateur	26 BHF D	30 FH	30 FH	30 BHF D	30 RRIP	30 FH	30 FH	30 FH	30 FH
<b>BOITE DE VITESSES</b>									
Nombre	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>Rapport démultiplicatif</b>									
1 <sup>re</sup> vitesse	0,284	0,260	0,260	0,260	0,284	0,284	0,284	0,284	0,260
2 <sup>e</sup> vitesse	0,533	0,578	0,578	0,578	0,533	0,533	0,533	0,533	0,578
3 <sup>e</sup> vitesse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marche AR	0,231	0,216	0,216	0,216	0,231	0,231	0,231	0,231	0,216
<b>PONT AR</b>	201 D	DL							
(à vis et roue)	4 x 20	4 x 23	4 x 23	4 x 21	4 x 22	4 x 25	3 x 23	4 x 25	4 x 25
Couple	0,200	0,173	0,173	0,190	0,181	0,160	0,130	0,160	0,160
Démultiplication									
<b>CHASSIS</b>									
Voie AV	1,21	1,197	1,300	1,216	1,21	1,103	1,278	1,197	1,30
Voie AR	1,243	1,240-1,260	1,340	1,243	1,243	1,320	1,345	1,340	1,340

Empattement	2,34	2,59	2,72	2,59	2,59	2,91	3,20	2,94	2,94
Garde au sol	0,17	0,185	0,18	0,18	0,18	0,190	0,190	0,185	0,180
Rayon de braquage	5,100	5,600	5,300	5,500	5,500	6,000	6,000	6,000	6,000
Charges (utilit.)	400	400	0,18	700	400	400	1200	6,000	N3C 500
Remorquage									
Poids maximum en charge	85 km/h	75 km/h	90 km/h	100 km/h	100 km/h	85 km/h	70 km/h	80 km/h	90 km/h
Vitesse maximum									
<b>BATTERIES</b>									
Nombre	1 de 12 v	1 de 12 v	2 de 6 v	1 de 12 v	1 de 12 v	1 de 12 v	1 de 12 v	2 de 6 v	2 de 6 v
Ampères	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Dimensions	310 x 170 x 240	209 x 170 x 231	209 x 170 x 231	310 x 175 x 240	310 x 170 x 240	310 x 170 x 240	310 x 170 x 240	209 x 170 x 231	209 x 170 x 231
<b>ROUES ET PNEUS</b>									
Pneus	130 x 40	AV 12x45 AR 13x45	150 x 40	140 x 40	140 x 40	150 x 40	AV 13 x 45 AR 16 x 45	160 x 40	160 x 40
Jantes	130x140x40	13 x 45	150 x 40	130x140x40	130x140x40	150 x 40	AR 14 x 45 AR 16 x 45	150 x 40	150 x 40
Type Michelin	BS 30 L	B 36 F	JS 30 P	BJ 30 L	4 30 RE	JS 30 P	AV H 42 F AR K 40 F	JS 30 P	JS 30 P
Dunlop	RIAMY REBBA	RIDYS	RIBUH	RIAMY REBBA	REBBA	RIBUH	AV RICEM AR RINOUE	RIBUH	RIBUH
Déport	30	36	30	30	30	30	AV 42 AR 40	30	30
Goujons diam. et pas	14 x 150	14 x 150	14 x 150	14 x 150	14 x 150	14 x 150	14 x 150	14 x 150	14 x 150
Entr axes perçage	130	130	130	130	130	130	140	130	130
Nombre de trous	4	4	4	4	4	4	5	4	4
<b>CAPACITÉS</b>									
Carter-moteur	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Graduation jauge	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Boîte de vitesses	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
Pont AR	1,200	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
Amortisseurs	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150
Eau (moteur rad.)	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Essence	45	45	45	45	45	45	45	45	45
<b>CONSUMMATION</b>									
Essence	9 à 11	8,5 à 11	8,5 à 11	9 à 11	9 à 11	8,5 à 11	8,5 à 11	8,5 à 11	8,5 à 11
Huile	0,125 à 0,225	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,250	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350	0,150 à 0,350
Période de sortie	IX/34 à IX/36	VIII/33 à VIII/34	VIII/33 à VIII/34	IX 34 à IX 38	VIII 36 à IX 37	VII 32 à XII/32	I 33 à VIII 33	I 33 à VIII 33	VIII/33 à IV/34
Châssis	510.001 à 523.177	550501 à 571234	572.001 à 584.579	370001 à 400181	530001 à 546662	651501 à 651810	630501 à 631888	704501 à 705487	706001 à 709499

TYPES	201 D	301 C	301 CR	301 D	201 M	301 M	301 T	301 L	301 LR
MOTEUR	SER 2	SER	SER 3	SER 4	SER 5	SER	SER	SER	SER
Réglage distribution	mm degrés	mm degrés	mm degrés	mm degrés	mm degrés	mm degrés	mm degrés	mm degrés	mm degrés
AOA	5°	5°	5°	5°	5°	5°	5°	5°	5°
RFA	48°	48°	48°	48°	48°	48°	48°	48°	48°
AOE	52-34	52-34	52-34	52-34	52-34	52-34	52-34	52-34	52-34
RFE	9-8	9-8	9-8	9-8	9-8	9-8	9-8	9-8	9-8
Avance à l'allumage	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Jeux soupapes à froid									
Admission	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Echappement	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Avance allumage									
en millimètre	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
en degrés	9°	9°	9°	9°	9°	9°	9°	9°	9°
CARBURATEUR	26 BHFD	30 FH	30 FH	30 BHFD	30 RRIP	30 FH	30 FH	30 FH	30 FH
Buse	19	22	23	22	22	22	22	22	22
Cycle principal	100 x 51	125 x 51	120 x 51	115 x 51	115 x 51	100 x 51	100 x 51	100 x 51	100 x 51
Chapeau gicleur	19 x 303	13 x 300	19 x 300	19 x 300	19 x 300	13 x 300	13 x 300	13 x 300	13 x 300
Ralenti	50	50	50	50	45	50	50	50	50
Appauvrisseur	130			140					
Observations	Normal	Normal	Normal	Normal	sans réglat.	Normal	Normal	Pauvre	Pauvre
JEUX VILEBREQUIN									
Palier AV	0,06 à 0,10	0,08 à 0,12	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12
Milieu	0,06 à 0,10	0,08 à 0,12	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12
AR	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12	0,08 à 0,12
Latéral : Palier AV	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20	0,15 à 0,20
BIELLES									
Jeux { diamétral	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05	0,03 à 0,05
latéral	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10	0,06 à 0,10

## MOTEUR



— Milieu : pour SER 2, SER 3, SER 4, SER 5, il est composé de deux demi-paliers vissés ensemble.

— AR : le coussinet du palier AR est placé dans le palier AR du cylindre ; il est fixé par des vis.

Le vilebrequin est foré intérieurement pour la distribution de l'huile sous pression aux bielles. Les chambrages des

manetons sont fermés par des boulons, rondelles acier et cuivre, qui assurent l'étanchéité.

**IMPORTANT : à chaque démontage, procéder au nettoyage de la circulation d'huile dans le vilebrequin.**

PALIER	DIAMÈTRE PALIER	JEU DIAMÉTRAL		JEU LATÉRAL
		SER	SER 2-3-4-5	
Tous types		mm	mm	Tous types
AV	44,00	0,08 à 0,12	0,6 à 0,10	0,15 à 0,20
Milieu	55,00	0,06 à 0,10		
AR	55,00	0,8 à 0,12		

**BIELLES.** — Acier forgé, anti-friction à la tête. Elles comportent des ajustages calibrés pour graissage des cylindres et pistons.

Les axes de piston sont montés libres dans le piston et solidaires de la bielle, serrés au pied de bielle par vis et écrou (pas de douille bronze).

**PISTONS.** — En alliage léger, ils comportent : 1 coup de feu, 2 étanchéité, 1 racleur.

DIAMÈTRE COTE NOMINALE mm	JEU DIAMÉTRAL mm	JEU LATÉRAL mm
46,01	0,03 à 0,05	0,06 à 0,10

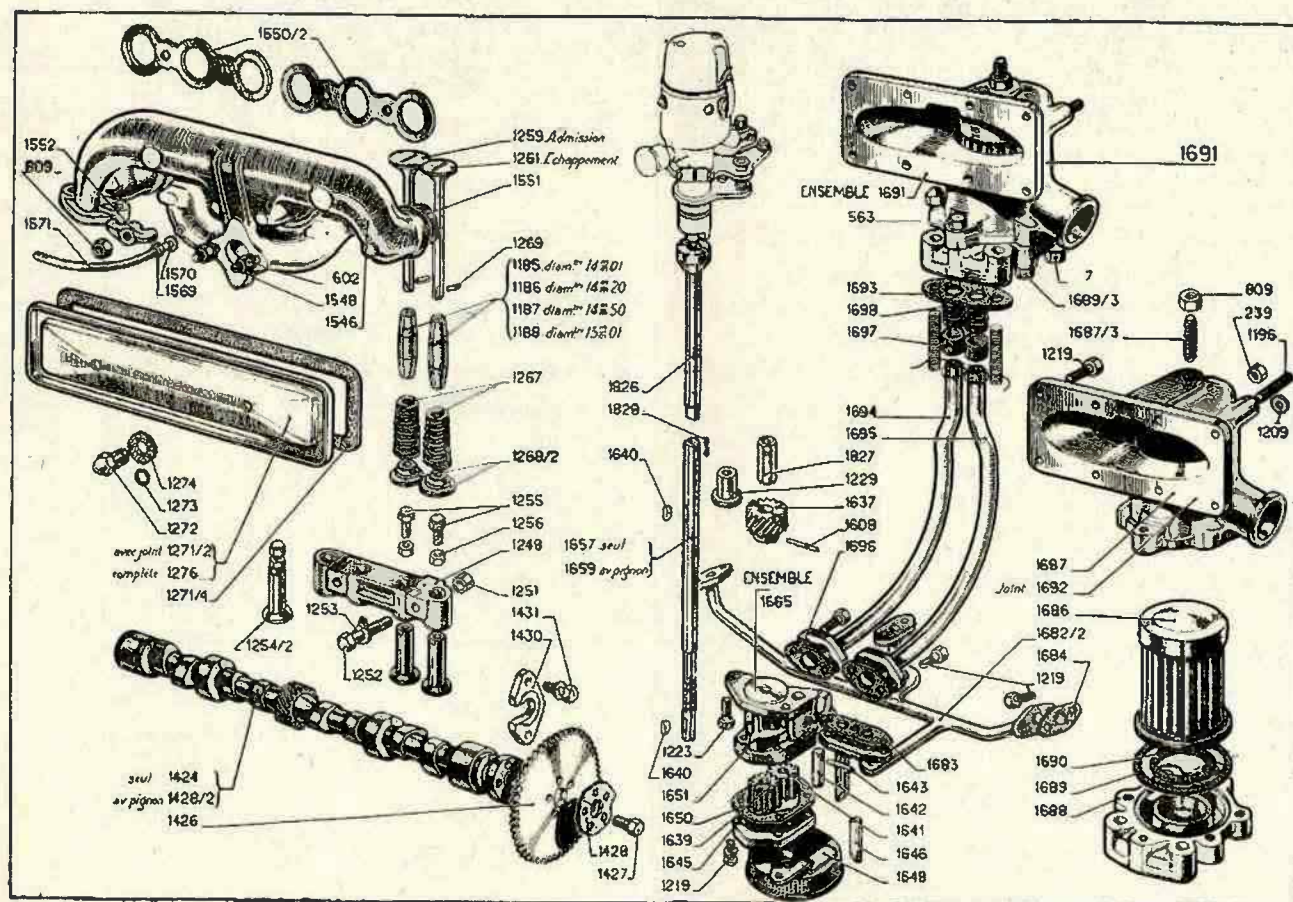
TABLEAU DES SEGMENTS

TYPE	ALÉSAGE DIAM. NOMINAL mm	SEGMENT DIAM. NOMINAL mm	HAUTEUR DES SEGMENTS		
			Coup de feu mm	Etanchéité mm	Racleur mm
SER 2	68,00	68,00	3,00	2,50	3,50
SER 3					
SER 4					
SER 5					
SER 5					
SER 3	72,00	72,00	3,00	2,50	3,50
SER 4					
SER 5					
SER 5					
SER 5					

D. — DISTRIBUTION

Par soupapes latérales. L'arbre à cames tourne dans 4 paliers, il est maintenu axialement par butée fixée par 2 vis au carter. Il comporte, entre les cames des cylindres 2

et 3, le pignon hélicoïdal du renvoi de la commande d'allumeur et de pompe à huile. Il est placé dans le bloc-cylindre du côté droit. Il est entraîné par une chaîne à rouleau



DISTRIBUTION

qui se trouve à l'AV dans le carter de distribution. Les poussoirs sont réglables et peuvent être facilement atteints

sur le côté droit du moteur. La levée des soupapes et de mm 6,5.

REGLAGE DE LA DISTRIBUTION

TYPE	MM SUR COURSE PISTON				EN DEGRÉS SUR VOLANT				JEU SOUPAPES A FROID	
	AOA	RFA	AOE	RFE	AOA	RFA	AOE	RFE	A	E
SER 2 SER 3 SER 4 SER 5	0,25	12	16	0,7	5°	48°	52°34	9°8	0,20	0,30

**REGLAGE.** — Placer le piston n° 1 à la position A.O.E., c'est-à-dire 16 mm avant point mort bas (sur ce type de voiture, les cylindres 1, 2, 3, 4, sont numérotés en partant de l'AV) ; tourner l'arbre à cames de façon à placer à la position ouverture de la soupape échappement du cylindre 1, et monter la chaîne sur ses pignons. Le pi-

gnon est percé de cinq trous, la collerette de l'arbre à cames de 3 ; en tournant le pignon, l'on trouve la position désirée pour le montage de la chaîne. Il est recommandé de régler sur la position ouverture échappement, qui réduit les chances d'erreur.

E. — GRAISSAGE

Capacité de la réserve moteur (carter)..... 7 litres  
Graduation de la jauge..... 6 litres  
Vidange recommandée : 1000 à 1200 km — Huile été Mobiloil AF — hiver Mobiloil Arctic.

**POMPE A HUILE.** — Commandée par l'arbre à cames, par l'intermédiaire d'un pignon hélicoïdal, plonge dans la réserve d'huile du carter inférieur, en laissant au fond 1 litre d'huile non aspirable, pour décantation.

**MANOMETRE.** — Le contrôle de la pression d'huile se fait à l'aide du manomètre dont la prise est située :  
— après le filtre à huile pour les moteurs SER, SER 2, SER 3, SER 4.

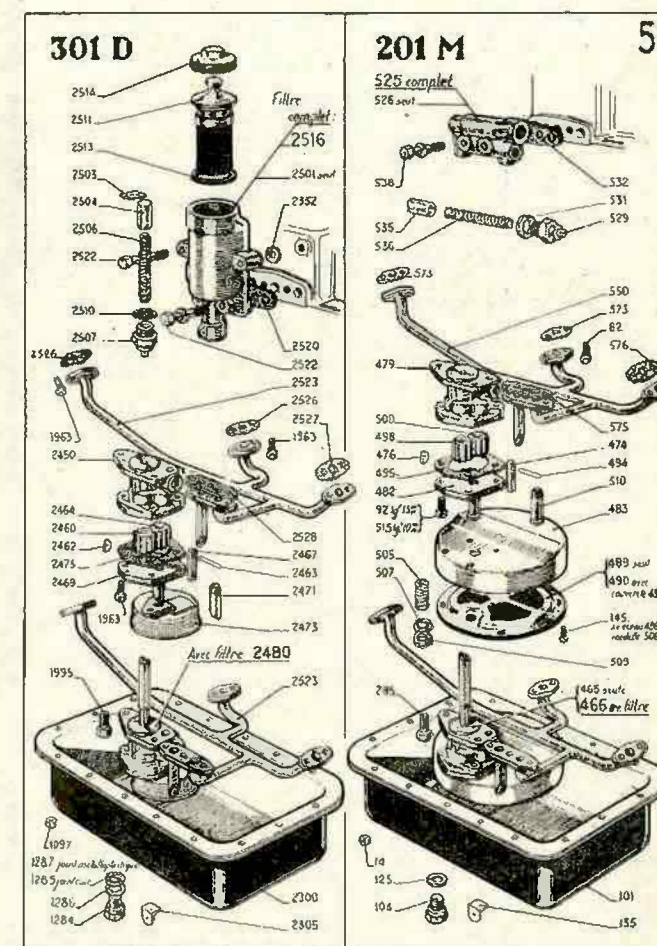
— après le clapet de décharge pour les moteurs SER 5. Il indique la pression effective utilisable aux endroits à graisser ; si la pression baisse, le nettoyage de la canalisation du filtre s'impose, sous peine d'avarie.

Pression d'huile à 60 km..... 3 kg { moteur chaud.  
Pression d'huile à 20 km..... 1 kg }

Il est important de veiller à l'étanchéité des joints supérieurs et inférieurs, car la moindre fuite peut provoquer la perte totale de toute la réserve d'huile.

Ce filtre n'est pas monté sur les moteurs SER 5.

**CLAPET DE DECHARGE.** — Sur la canalisation, se trouve le clapet de décharge, dont le rôle est de limiter la pression d'huile, notamment à la mise en route.



Pompe à huile

Ce clapet est situé sous le corps de filtre. Sur les moteurs SER 5, il est situé à la place de celui-ci. Le clapet règle la pression maximum à 4 kg.

**STABILISATEUR D'HUILE**, sur les moteurs SER 3, type 301 CR seulement ; il est constitué par un faisceau de cuivre dans lequel 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.

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.

**F. — REFROIDISSEMENT**

La pompe à eau est placée dans le couvercle de culasse et est montée en tandem avec la dynamo, l'entraînement étant assuré par un joint. L'arbre tourne dans une douille en bronze à l'avant de laquelle se trouve un presse-étoupe. Le serrage de ce presse-étoupe se fait par le chapeau vissé sur la partie cylindrique de pompe.

Pour démonter la pompe, on dépose la dynamo, on retire les quatre vis de fixation du couvercle, on tire celui-ci avec l'arbre de pompe et la turbine vers l'AV. Ne pas oublier au remontage, la bague du joint d'accouplement qui est concentrique au manchon femelle et rendue solidaire de celui-ci par une vis noyée.

**G. — ALIMENTATION**

**CARBURATEUR.** — Les carburateurs sont des Solex horizontaux, à starter, avec ralenti et réglage d'air.

**CARBURATEURS, TYPES ET REGLAGES**

MOTEUR	TYPE	BUSE	GICLEUR PRINCIP.	AUTO-MATI-CITÉ	CHAPEAU GICLEUR	RA-LENTI	APPAU-VRISSEUR	STARTER		OBSERVAT.	
								Air	Ess.		
SER	30 FH	22	115 x 51		19 x 300	50				Normal Puissance Pauvre	
	30 FH	24	125 x 51		13 x 300	50					
	30 FH	19	100 x 51		13 x 300	50					
SER 2	26 BHFD	19	100 x 51		19 x 300	50	130			Normal Pauvre Puissance	
	26 BHFD	14	75 x 57		19 x 300	45					
	26 BHFD	20	120 ou 115		19 x 300	45					
SER 3	30 FH	23	120 x 57		19 x 300	50				Normal	
SER 4	30 BHFD	22	115 x 51		19 x 300	50	140			Normal  Taxi	
	30 BHFD	22	115 x 57		19 x 300	50					
	30 BHFD	19	90 x 51		13 x 300	45					
SER 5 (1)	30 RRIP	22	115 x 51		19 x 300					Sans régl. Avec régl. Réglage 22 By-starter	
	30 RRIP	22	110 x 51		13 x 300						
	30 RRAHD	23	125	270		45		4,5	13,5		

(1) A partir du châssis 538801.

Pour enrichir, visser la vis ; pour appauvrir, dévisser. Elle est placée à droite de la prise d'air entre celle-ci et la cuve.

Pour toutes réparations ou modifications concernant ces carburateurs, consulter les notices éditées par le constructeur.

... Mais pour démonter ou dégripper les pièces mécaniques vous savez que quelques gouttes de TRANSYL suffisent... 36, rue Guersant, PARIS (XVII<sup>e</sup>).

**H. — ALLUMAGE**

Avance à l'allumage ..... en mm 0,5  
en degrés 9  
Ordre d'allumage ..... 1, 3, 4, 2

**CALAGE DE LA TÊTE D'ALLUMEUR.**  
Pour régler : 1° Mettre le dispositif au cran du milieu ;  
2° Placer le piston 1 au point d'allumage 0,5 avant PMH.

Pour trouver cette position, démonter sur le carter-moteur, côté droit la plaque formant fenêtre qui laisse apparente dans les positions voulues : P/M qui signifie PMH : A, qui indique le point d'allumage pour les cylindres 1 et 4.

Pour caler, il faut faire correspondre le trait situé au-dessous du repère A avec le trait gravé sur le carter.

3° Enlever le couvercle de la tête du distributeur.  
4° Desserrer le boulon de pince et tourner le boîtier jusqu'au moment où la came du cylindre 1 commence à décoller les vis platinées.

5° Immobiliser par serrage la pince dans cette position et replacer couvercle et fils.

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

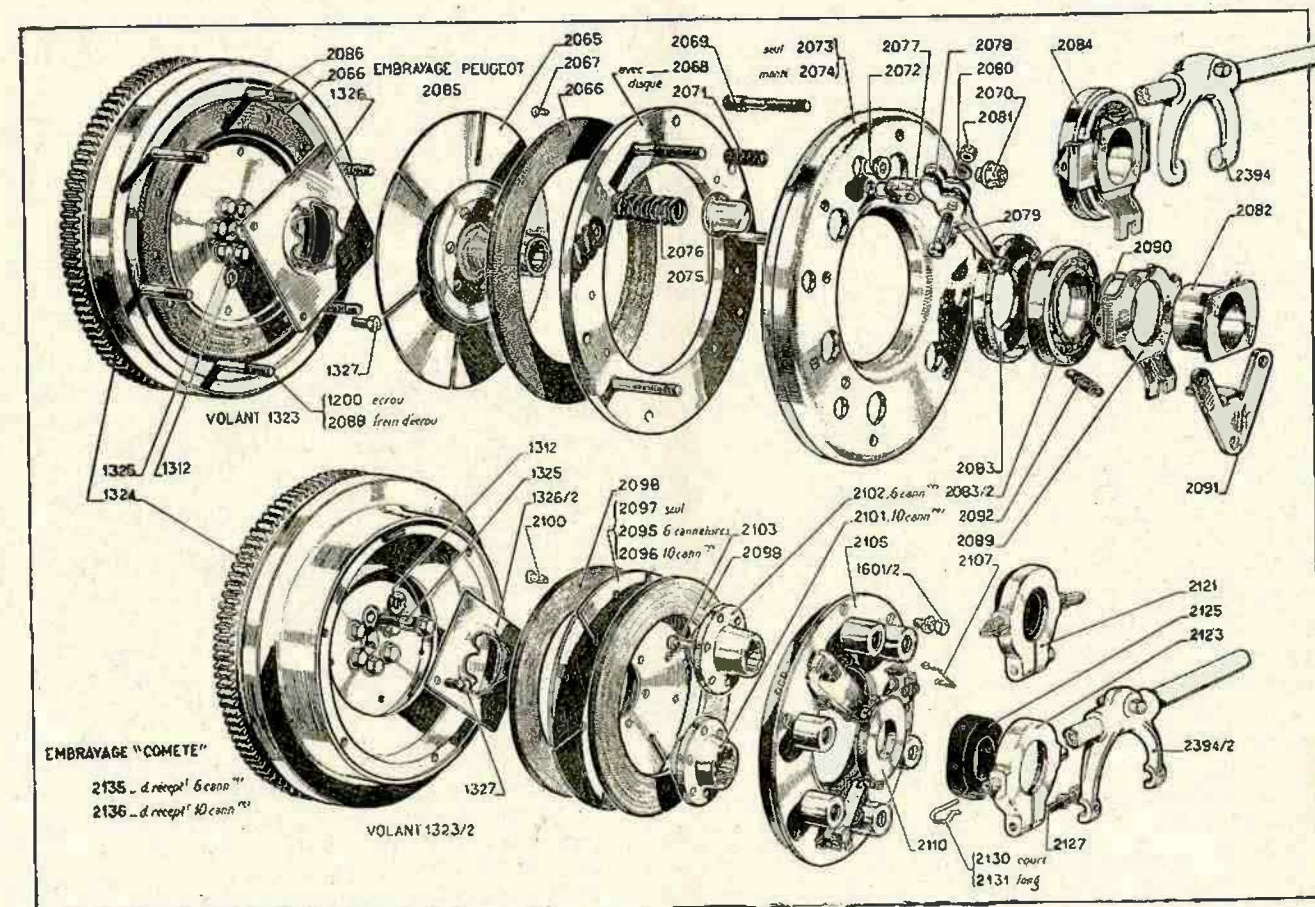
**REGLAGE DES BOUGIES.** — L'écartement des pointes de bougies doit être à 0,6 mm.

**2. EMBRAYAGE**

**EMBRAYAGE PEUGEOT.** — Garnitures fixées d'une part au volant par des rivets, et, d'autre part, au plateau mobile, de sorte que le disque d'embrayage même est à nu.

La butée est du type à billes. La réfection de l'embrayage nécessite donc la dépose du volant. Le moyeu est orienté avec le grand côté vers l'arrière.

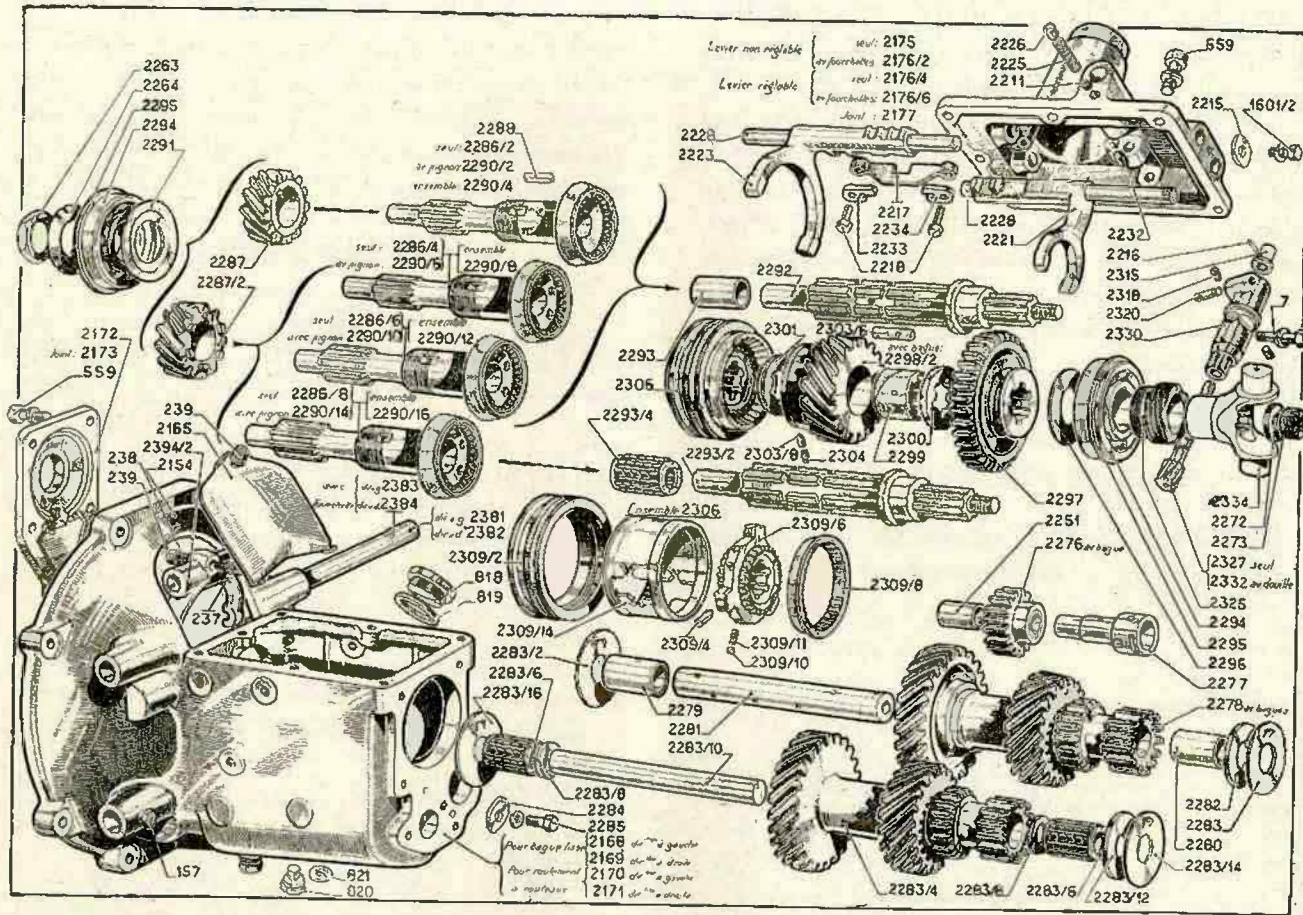
**Réglage de la sûreté.** — Tourner le bouton moleté



**EMBRAYAGE (Peugeot et Comète)**



## BOITE A VITESSES (synchronisées)



## 4. TRANSMISSION

L'arbre de cardan est enfermé dans un tube de grand diamètre (tube de réaction) ce dernier absorbant poussées et réactions.

Cet arbre de transmission est soutenu en son milieu par un roulement intermédiaire qui élimine toutes vibrations et

assure une transmission silencieuse. L'arbre est à canelures extérieures à l'avant et à canelures intérieures à l'arrière.

Pour rattraper le jeu que donne les débattements de l'arbre un ressort est placé contre la vis sans fin, logée dans les canelures intérieures de l'arbre de transmission, et sert de butée à la queue de la vis sans fin.

## 5. PONT ARRIERE

### A. — DESCRIPTION

Les ponts arrière de ces types comportent une roue bronze et une vis sans fin en acier du type classique Peugeot.

Le silence de la transmission est total grâce à un engrenement continu de la vis sans fin, sans aucun jeu et la for-

mation régulière d'un film d'huile entre la vis et les dents de la roue.

La vis est montée par des roulements ou butée éliminant tout jeu transversal.

### B. — PONT ARRIERE POUR 201 M, 301 CR, M, L, LR, 301 D, 201 D

Deux sortes de types de ponts ont été montés sur ces véhicules :

**PONT ARRIERE :** Pour 201 M, 301 C, C, R, M, L, LR, 301 D, 201 D.

Pour ces voitures chaque trompette fait partie intégrante du carter de pont, les deux tubes contiennent les roulements supportant les arbres de roues, à l'extrémité de chaque tube est prévue une collerette sur laquelle est boulonnée un plateau de frein.

Les tubes portent : la patte recevant l'amortisseur en arrière, la bride contenant le silentbloc de fixation du ressort. La vis sans fin est supportée à ses deux extrémités par deux roulements à billes doubles, à l'avant et à l'arrière de celle-ci.

En 201 M les roulements sont remplacés par une butée qui s'immobilise dans une gorge circulaire du carter avec devant et derrière celle-ci une butée à rouleaux (2 en tout).

Les rondelles formant cales d'épaisseur sont placées entre les roulements de la vis, afin de limiter le jeu longitudinal de cette dernière.

Le différentiel est composé de deux coquilles qui sont boulonnées à la roue hélicoïdale et tourne dans deux roulements qui prennent appui dans les tubes de pont, les arbres de roues traversent les tubes de pont et sont d'une seule pièce avec les planétaires.

Des cales d'épaisseur (rondelles) sont disposées entre

les tubes de pont et les roulements du différentiel, ce qui permet le réglage de la roue par rapport à la vis.

**DEMONTAGE.** — Retirer les moyeux clavetés sur cônes. Retirer les paires huiles, fixés avec les plateaux de freins. Sortir les roulements à l'aide de l'arrache roulements. Déboullonner le tube de transmission et le triangle arrière. Séparer le pont en deux suivant le plan médian.

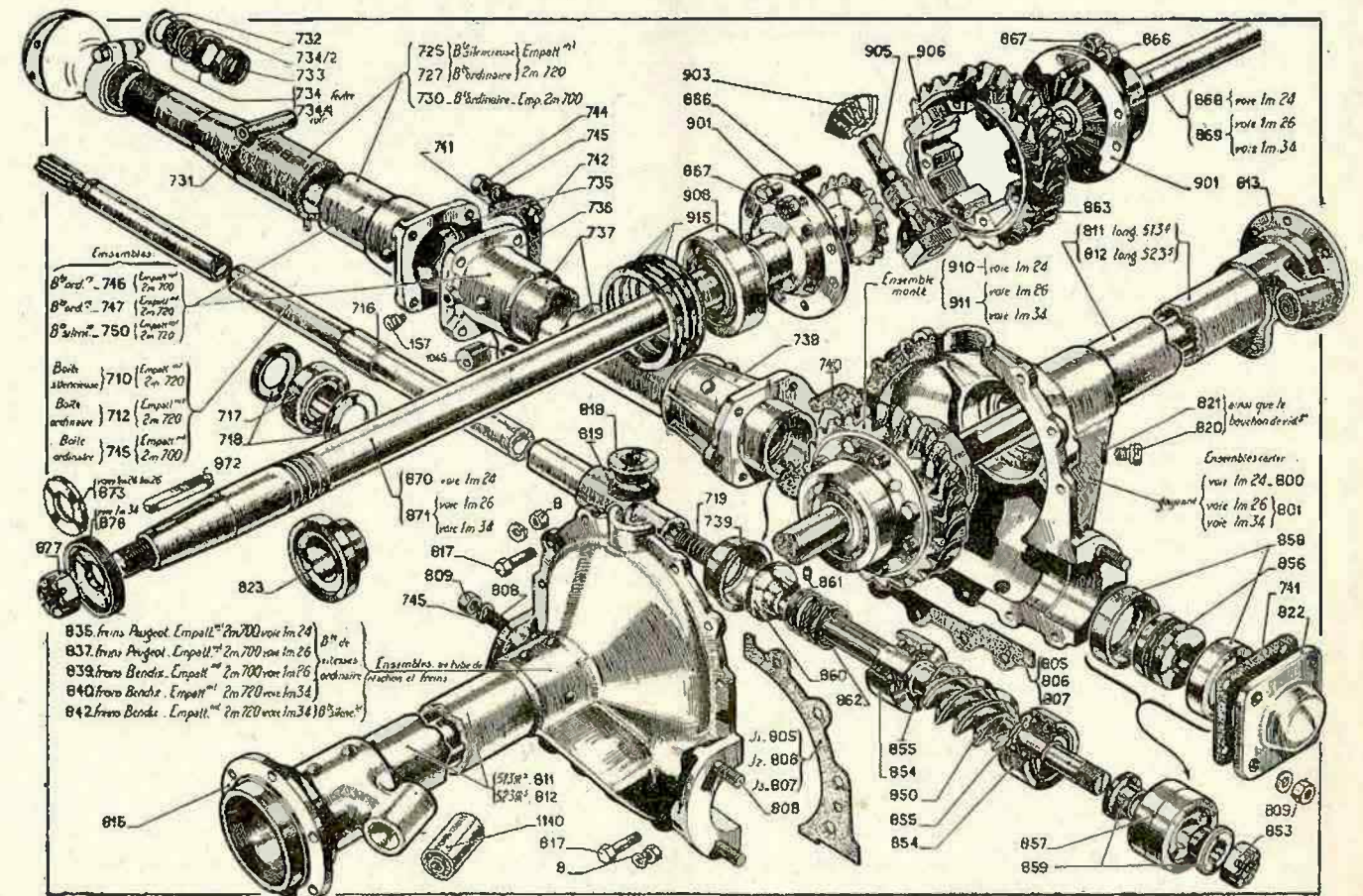
Pour démonter le différentiel, il suffit de retirer les boulons d'assemblage pour séparer les deux coquilles, et dégager les arbres de roues.

**REMONTAGE.** — Monter la vis en plaçant dans l'ordre d'avant en arrière, la cage et la douille d'arrêt d'huile, le ressort à boudin, la rondelle de butée le roulement et la tôle de rejet d'huile.

Remonter à l'arrière, le premier roulement, l'entretoise, la rondelle à tétons, le deuxième roulement, la rondelle d'écrou, et blocage.

Introduire le différentiel. Remonter les tubes de pont. Ne pas oublier de mettre dans le manchon femelle de l'arbre de transmission, le ressort à boudin, venant en bout de la vis sans fin.

**Nota.** — Spécialement pour la 201 M. Pour sortir la vis de pont on tourne la rondelle formant butée d'un huitième de tour pour faire coïncider les crans avec les rainures longitudinales et puis sortir l'ensemble.



## PONT AR

C. — PONT ARRIÈRE 301 T

La 301 T, étant une voiture utilitaire le pont est renforcé il ne forme qu'une seule pièce.  
L'ouverture prévue à la partie inférieure reçoit le carter

de vis sans fin, qui est rapporté et fixé par des goujons.  
Les planétaires sont rapportés sur les arbres de roues et sont emmanchés à cannelures.

D. — ENSEMBLE TRANSMISSION-PONT

Pour la dépose : soulever l'arrière de la voiture au palan. Caler les longerons. Démonter à l'avant le couvercle du tube de poussée. Débrancher les commande de freins. Détacher les bielles d'amortisseurs. Détacher les ressorts. Enlever les roues, et sortir l'ensemble.

**Important.** — Chaque arbre de roue comporte une douille d'arrêt d'huile, filet à gauche pour arbre droit et filet à droite pour arbre gauche. Ne pas intervertir.  
Vérifier l'état du joint d'étanchéité dans le moyeu et le changer s'il y a lieu.

TABLEAU DES MULTIPLICATIONS

TYPES	201 D	201 M	301 C	301 M	301 T	301 L	301 CR	301 LR	301 D		
Couple ...	4 x 20	4 x 22	4 x 25	4 x 25	3 x 23	4 x 25	4 x 23	4 x 23	4 x 25	4 x 21	4 x 22
Rapport ...	0,200	0,181	0,173	0,100	0,130	0,160	0,173	0,173	0,160	0,190	0,181

## 6. TRAIN AVANT

Carrossage : 3,2 %.  
Pincement : 2 mm.  
Chasse : 4 %.

Les différents modèles étudiés comportent tous à l'avant une suspension par roues indépendantes.

Le train avant à roues indépendantes est constitué par un système de deux parallélogrammes articulés, chacun comprenant la moitié du ressort avant, la bielle de carrossage articulée au centre du châssis sur la traverse support de ressort, le support de fusée formant pivot de braquage.

Ce pivot de fusée est lui-même fixé sur un bras du triangle de réaction 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 articulées les fusées des roues.

Les deux fusées sont articulées sur un pivot incliné pas-

sant 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.

L'articulation sur le châssis de la bielle de carrossage et des bras du triangle est assurée sur les silentblochs amortisseurs de chocs.

**REGLAGE DU TRAIN AVANT.** — Carrossage : Le réglage se fait par boulons excentrés côté tête d'essieu. 3,2 % sur tous ces modèles.

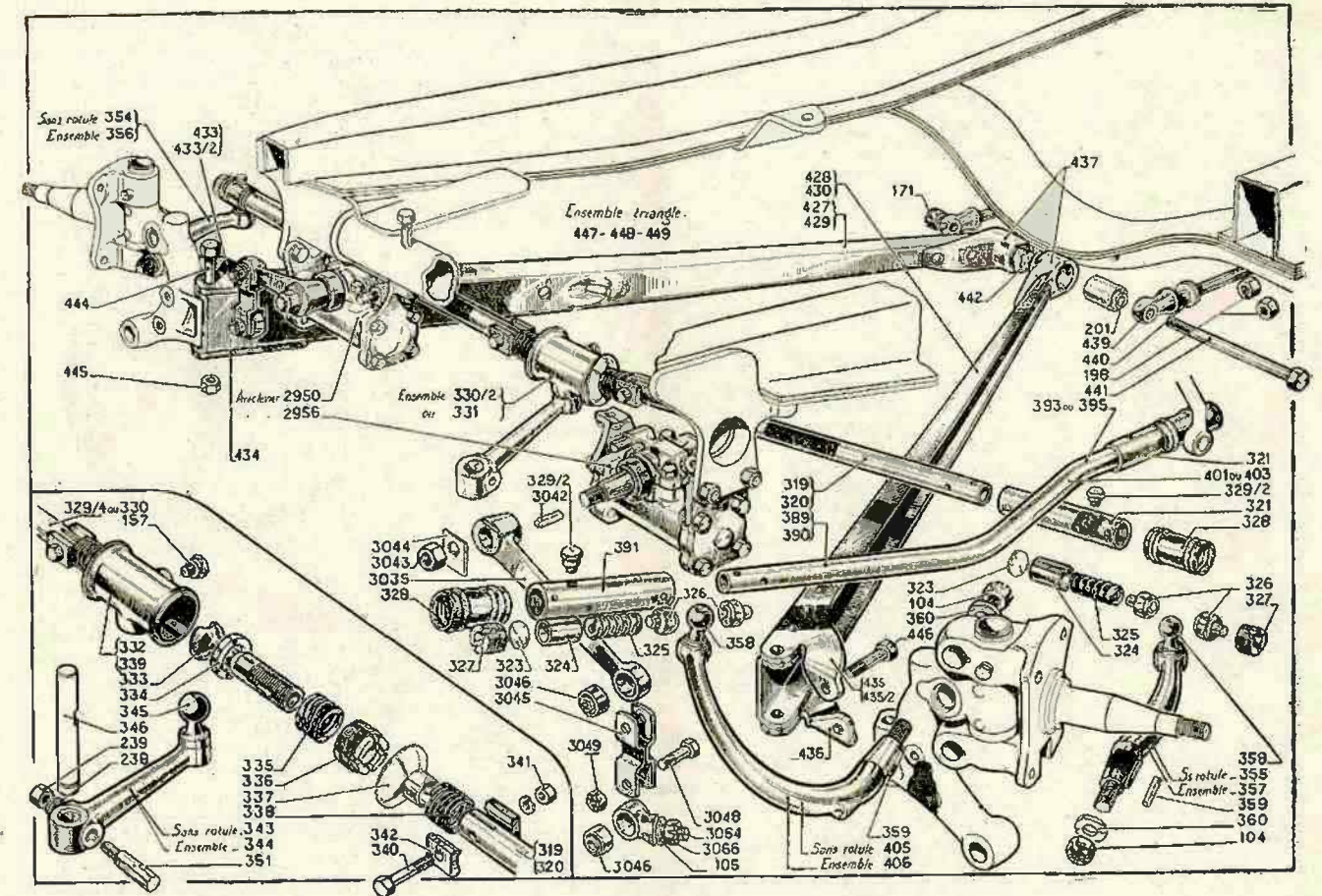
**Parallélisme.** — Réglage sur les barres de connexion. Embouts filetés, 2 mm.

**Chasse.** — Pas de réglage, il est prévu de construction, il ne peut varier que par accident : bras de triangle faussés. Chasse normale 4 %.

**Attention.** — En cas d'avarie, ne jamais chauffer les pièces de sécurité, redresser à froid ou mieux en cas de déformation importante changer-les.

Voir page 96 les Tableaux de Réglages des Peugeot 201 et 301

## TRIANGLES AV. AMORTISSEURS



**REGLAGE DES ARTICULATIONS A 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.

## 7. 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.

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 de direction. Elle est reliée à la direction par un flector.

**REGLAGE 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.

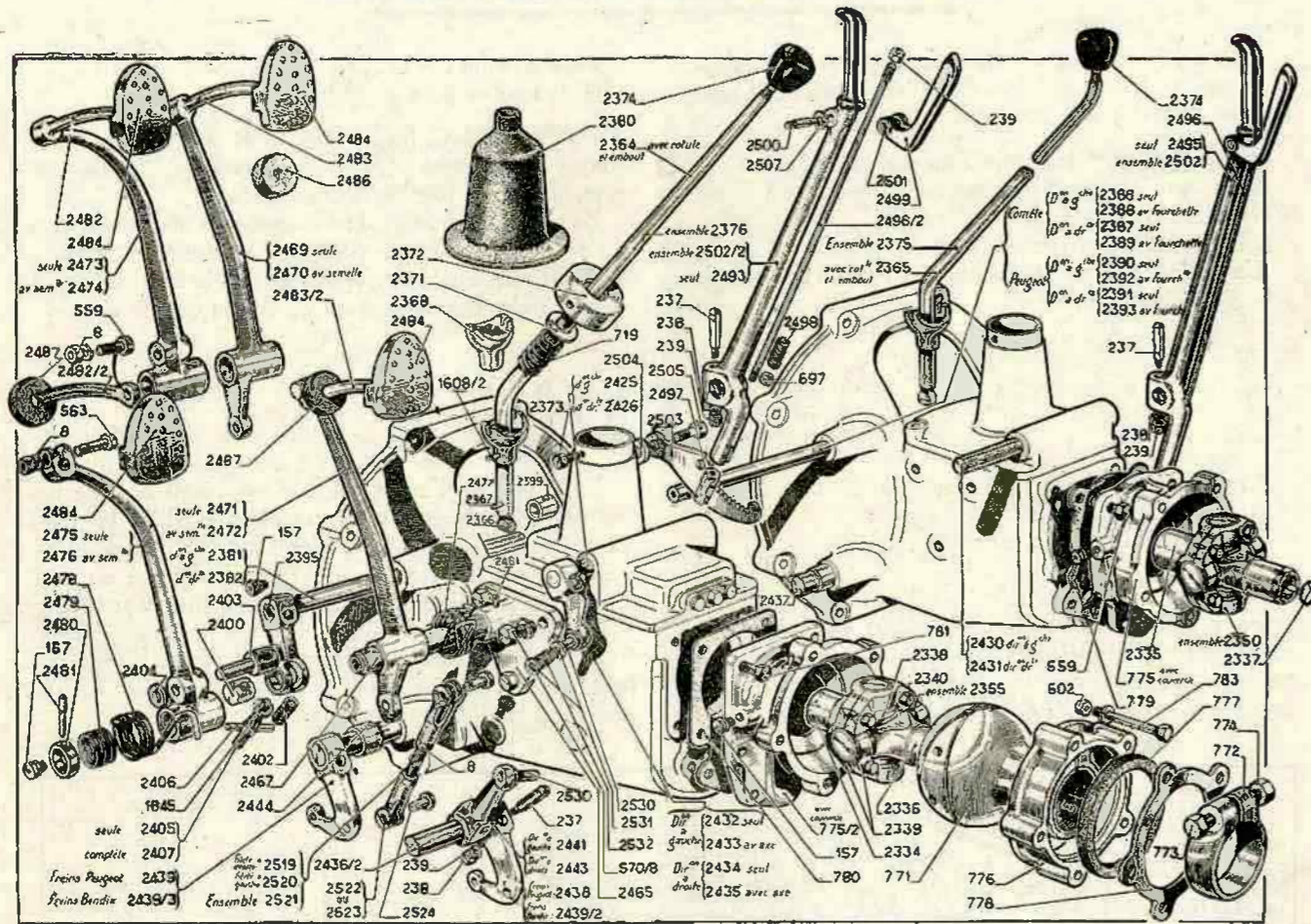
On procédera de la façon suivante :  
1° Pour régler le jeu latéral de la vis : desserrer les vis de fixation du couvercle du boîtier supérieur de direction et régler en modifiant l'épaisseur totale des clinquants de réglage.  
Ce réglage demande à être effectué avec doigté, la direction ne doit pas « 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 située côté mur.

3° En cas d'usure légère de la denture même entre vis et écrou procéder comme suit : Démonter la manivelle de direction et faire tourner le volant de direction d'un quart



## LEVIERS DE VITESSES ET FREINS



En position normale le barillet doit se trouver exactement dans le prolongement de l'axe de pivot pour que le braquage des roues soit sans effet sur le freinage.

La came de frein AV se trouve sur le diamètre horizontal et à l'arrière du moyeu. Les deux segments s'appuient chacun par une encoche sur un axe unique. Même montage pour les freins AR.

**REGLAGE.** — Celui-ci peut-être réalisé normalement jusqu'à usure des garnitures par décalage des cames d'écartement des mâchoires. A cet effet, des écrous à oreilles ont été disposés sur chaque tige de frein, il suffit de les tourner de la quantité nécessaire pour rattraper l'usure des garnitures.

Pour effectuer un bon réglage mettre la voiture sur vevin, vérifier le freinage sur chacune des roues pendant qu'un aide appuie modérément sur la pédale de frein.

Commencer le réglage des freins AR. A la position frein desserré, le levier de renvoi placé sur le tube de transmission doit buter en AR sur le tube de réaction. On ne doit régler que le frein à pied, si le frein à main ne serre pas, c'est que la pédale est mal réglée.

Après réglage à l'atelier, régler sur route (ne pas faire

patiner les roues), s'assurer que les freins ne frottent pas en marche.

Pour éviter l'huile sur les garnitures, surveiller le graissage des moyeux AV, le niveau d'huile dans le pont. Nettoyer les tubes d'évacuation d'huiles des freins AR.

**FREINS BENDIX.** — Nous avons déjà traité les freins BENDIX lors d'études précédentes, nous ne rappellerons que quelques points importants du réglage.

**USURES LEGERES.** — Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre le tenon de réglage.

**REGLAGE D'ATELIER.** — Détacher les 4 câbles (près du pédalier).

A chaque roue débloquent l'écrou de point fixe de came. Frapper avec une masse en cuivre sur le bout fileté de l'axe pour le libérer.

Agir ensuite sur le tenon comme pour l'usure légère jusqu'à obtenir le blocage complet du frein.

Rebloquer l'écrou de point fixe en s'assurant que la rondelle est bien engagée dans les plats de l'axe.

La pédale étant au repos ainsi que le levier à main, le levier de renvoi de frein sous le tube de réaction on con-

tact avec celui-ci vers l'AR, agir sur les tendeurs des 4 câbles de façon qu'il soit possible d'accoupler ceux-ci aux leviers sans traction, ni compression.

Cette mise à longueur est très importante.

Monter les roues sur crics et agir sur le dispositif de

réglage pour obtenir le desserrage de chaque roue. Faire le même nombre de crans pour les deux roues d'un même essieu.

Passer au freinage sur route. Régler en agissant seulement sur le tenon.

## 11. SUSPENSION

**AVANT.** — Traitée avec le frein AV (par ressort transversal).

**ARRIERE.** — Réalisée par 2 ressorts demi-cantilevers (inversés), le point d'attache au châssis se trouvant en arrière du pont.

Fixation des ressorts au châssis par boulon traversant les lames et une ferrure solidaire aux longerons à la hauteur de la traverse AR ; également par deux goujons filetés formant bride avec le contre-plaquet.

La liaison avec le pont est assurée par des jumelles dont le flasque intérieur comporte un prolongement recourbé vers l'AR. Pour l'attache de la biellette d'amortisseur, toutes les articulations sont montées sur silentblocs.

**AMORTISSEURS.** — Du type classique PEUGEOT à double effet.

La réparation de ces appareils nécessite un outillage spécial. Les pièces détachées ne sont du reste pas vendues à la clientèle il y a intérêt à faire l'échange Standard.

**ENTRETIEN.** — Le remplissage des amortisseurs est effectué d'origine sous pression, la réserve d'huile est de 35 cm<sup>3</sup>. Le fonctionnement est assuré sauf accident pour 20.000 km. Pour le remplissage il sera utile de démonter les amortisseurs du châssis pour compléter la réserve d'huile.

Procéder comme suit :

Nettoyer extérieurement l'amortisseur et le fixer dans un étau légèrement incliné, bouchon de remplissage au point haut. Le bouchon étant dévissé, faire manoeuvrer l'amortisseur par son levier que l'on peut allonger au moyen d'un

tube pour faciliter la manoeuvre, laisser l'appareil à fond de course pour le remplissage. Remplir d'huile spéciale et éviter l'entrée d'impuretés qui pourraient boucher les pistons. Lorsque le remplissage semble complet manoeuvrer à nouveau le levier pour éviter les poches d'air, compléter ensuite le plein et recommencer l'opération 6 ou 8 fois si nécessaire. Revisser le bouchon et remonter l'appareil sur le châssis. Pas de réglage à effectuer, ils sont indérégables.

**PRECAUTIONS POUR MONTAGE.** — Sur châssis.

Voiture chargée normalement le piston doit se trouver à mi-course pour avoir la même course montée ou descente.

A l'AV charger la voiture et mettre le ressort AV à l'horizontal, à l'AR amener le levier à fond de course vers le haut, il doit rester un petit espace (5 mm environ) garde nécessaire. Baisser le châssis pour que le longeron touche le tube, l'écart entre l'œil du levier et celui de la biellette (œil supérieur) doit être de 5 mm sinon mettre une commande au-dessus du corps de l'amortisseur entre celui-ci et le longeron.

La garde de 5 mm étant prévue pour que le piston ne touche pas à fond de course 1 mm de débattement du pont.

Type 301 T. Suspension AR classique. Le ressort s'articule à l'AV et à l'AR sur deux biellettes reliées au châssis. Au milieu il est maintenu aux tubes de pont par 2 étriers. Une douille placée sur chaque tube de pont et coiffée par 2 demi-coussinets permet le débattement du pont.

## 10. ÉQUIPEMENT ELECTRIQUE

**COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE.** — Placé en bout du boîtier de direction, commandé par une tige traversant la colonne de direction. Ne jamais graisser le commutateur et le nettoyer de la graisse venant de la direction.

**BATTERIES.** — Entretien normal déjà traité. Niveau de l'électrolyte 15 mm au-dessus des plaques titrant 28° Baumé.

**Allumage par batterie.**

**ALLUMEUR.** — Ecartement au rupteur 0,4 à 0,5 mm.

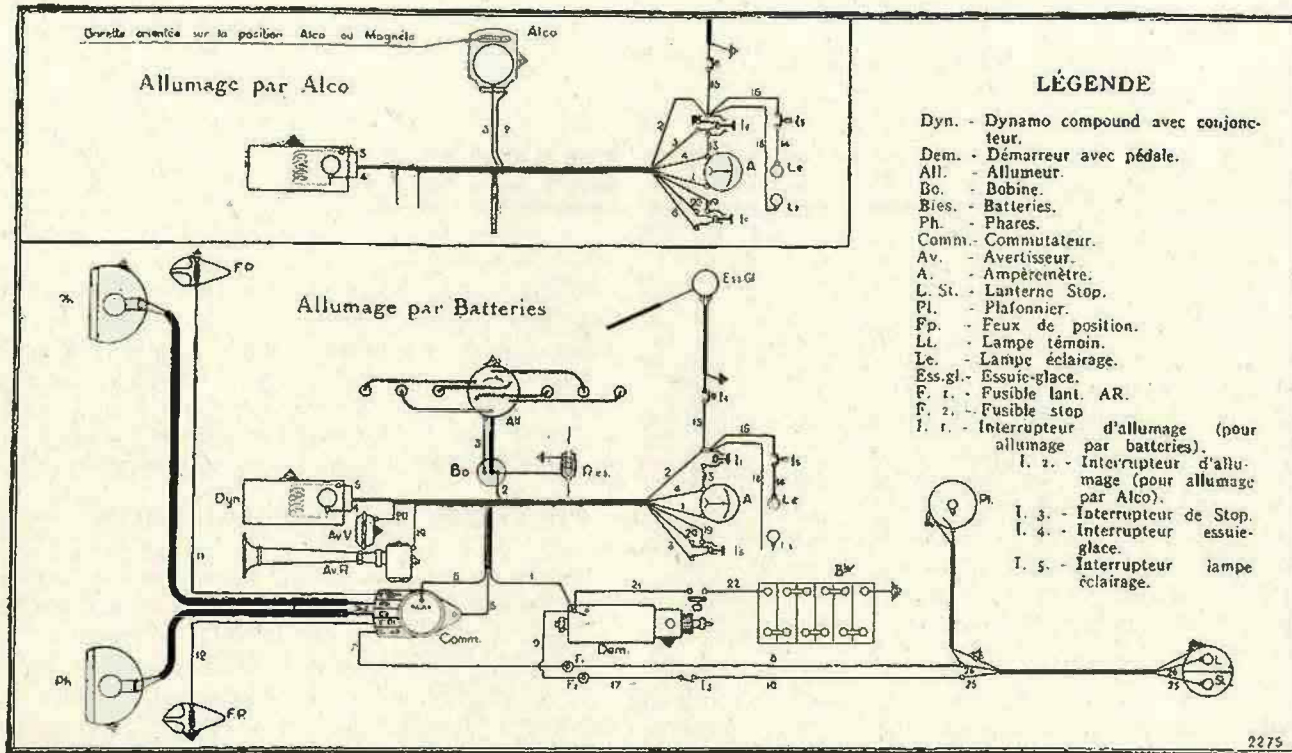
**BOUGIES.** — Ecartement des pointes 0,6 mm.

**DYNAMO.** — Type Compound. Nettoyage du collecteur à effectuer tous les 3 mois. Attention à la portée des balais.

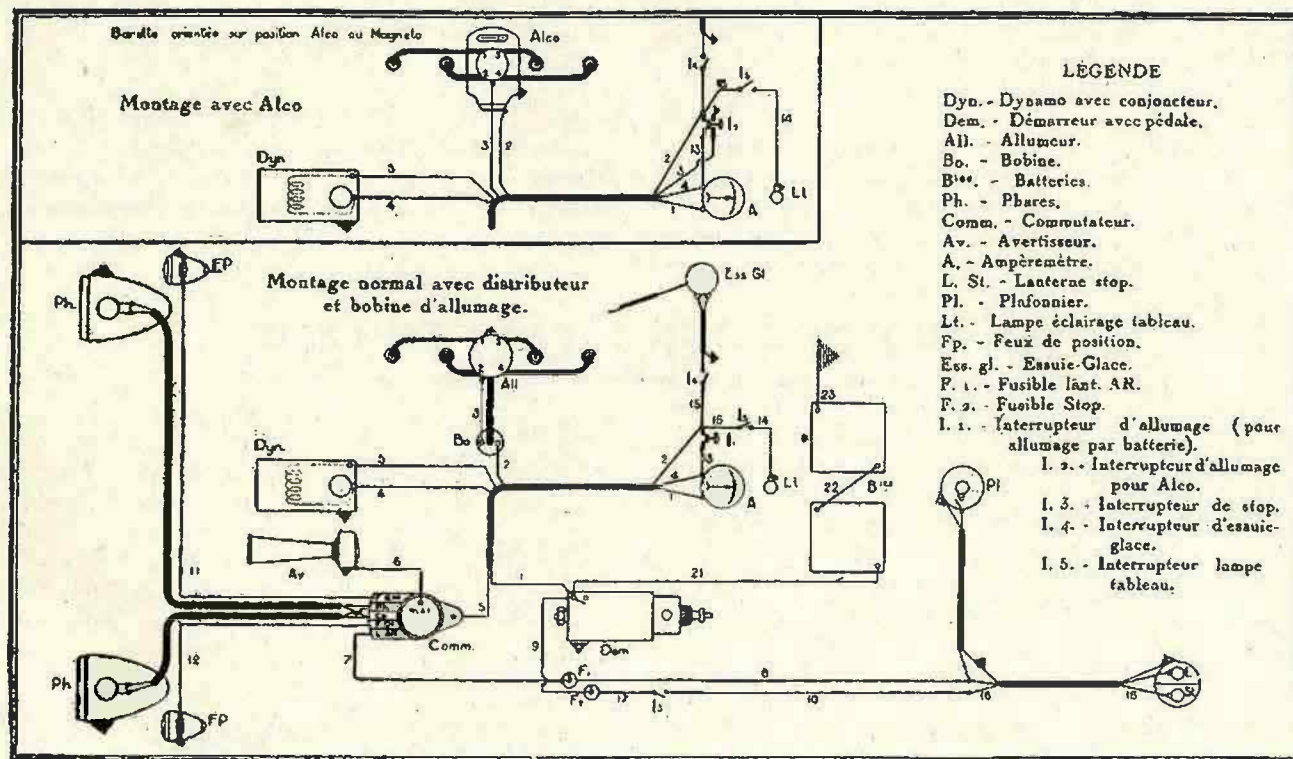
**DEMARREUR.** — Il est constitué par un moteur série. Le lancement se fait par un dispositif à ressort multiples appelé lanceur-Roux. Il est placé sur le côté gauche du moteur et maintenu bloqué dans son support par une vis pointeau avec contre-écrou.

**DEBLOCAGE DU DEMARREUR.** — Un écrou situé en bout de l'axe du démarreur permet le blocage facile avec une clé.

SCHÉMAS ÉLECTRIQUES



301 D



301 CR

GUIDE DU RÉPARATEUR

COMPTEURS



COMPTOIR GÉNÉRAL DES COMPTEURS

Appareils de bord et transmissions flexibles pour voitures FRANÇAISES et ÉTRANGÈRES

Echanges - Révisions - Fournitures  
 Réparation de Thermomètres Américains

17, rue du Midi à NEUILLY s/SEINE. Maillot 05-97

COUSSINETS

**S. D. P. A.**

COUSSINETS MINCES et BAGUES ROULÉES pour moteurs JEEP, DODGE, G.M.C., BEDFORD, SIMCA 8 et 6

Bielles légères en duralumin forgées et traitées avec coussinets minces pour moteurs SIMCA 8 1100, 1200 cm<sup>3</sup> - 4 CV RENAULT

213, rue de Courcelles, PARIS-17<sup>e</sup>  
 Tél. GAL. 92-04

PIÈCES DÉTACHÉES

**A. F. A. Sté**

DELAHAYE adaptables

DISQUES D'EMBRAYAGE MONTÉS pour tous véhicules BREVET "ESSE"

21, rue Marjolin, LEVALLOIS - Tél. PER. 29-05

**A. M. R. A.**

CHENARD - CHAUSSON - FAR

PIÈCES D'ORIGINE

65 bis, rue de Sèvres - BOULOGNE s/SEINE  
 Mot. 76-46 et la suite

WANDERER AUTO-UNION

Atelier spécialisé. Echange Standard. Moteur, boîte, pièces direction et freins

**BAILLY**, 8, rue des Bretons  
 MAISONS-ALFORT - ENT. 11-00

ANCIENS Ets BŒUF

Adaptables RENAULT

52, rue Chemin Vert, BOULOGNE s/SEINE  
 Mot. 39-20

A. BATAILLE

CHENARD DELAHAYE ROSENGART

13, rue du Landy, CLICHY (Seine) PER. 50-40

STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES

Organes complets. Moteurs pour

**TRACTEURS H 542-II**

INTERNATIONAL - MARMON KENWORTH

C. A. O. : 26, rue du Général-Roguet, CLICHY  
 Tél. : PERceire 28-67

CLICHY POIDS LOURDS

(Giradet et Dardelle)

BERLIET - SAURER

51 à 55, rue Klock, CLICHY (Seine) - Tél. PER. 45-80

SURPLUS DODGE FORD - AEC - CROSSLEY

PIÈCES DÉTACHÉES

Echanges standard, Moteurs, Boîtes et Ponts

**COMÈTE AUTOMOBILES**

16, rue de la Comète, PARIS-VII<sup>e</sup> INV. 32-85, 64-42, 02-81

Ets André CORNU

LIBERTY - WILLEME - DIESEL

138, Av. de Neuilly - NEUILLY s/SEINE  
 Mot. 85-46

Ets A. DELOMBRE

FORD-MATFORD-CHEVROLET-G.M.C. - JEEP

4, rue Delallement, PARIS (17<sup>e</sup>)  
 8, Av. Denf.-Rochereau, St-ETIENNE

Ets DUJARDIN

WILLEME-LIBERTY-PIERCE ARROW-C.L.M

Stock complet de pièces détachées

323, rue de Charenton, PARIS  
 Dto 57-80 et 57-81

Ets E. DUPUIS

DONNET - FIAT - HOTCHKISS adapt. - SIMCA 5-6-8

35, rue Guersant (17<sup>e</sup>)  
 Bro 23-84

FAPRAM

JEEP - ROSENGART - LA LICORNE

Pièces ADAPTABLES pour 4 CV RENAULT

25, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (S.)  
 PER 69-46

FARGO-CHRYSLER

PIÈCES DÉTACHÉES

Echanges standard, Moteurs, Boîtes et Ponts

Soc FRANÇAISE et AMÉRICAINE d'AUTOMOBILES

16, rue de la Comète, PARIS-VII<sup>e</sup>  
 INV. 32-85, 64-42, 02-81

Ets GERARD

Adop. HOTCHKISS - AMILCAR

8, rue des Bateliers - CLICHY (S.)  
 Prix. 51-54

F. GHERDI

DODGE - G. M. C. - JEEP  
 KENWORTH - LIBERTY - WILLEME

79, Avenue Jean-Jaurès - EPINAY s/SEINE  
 Tél. 28 à Epinay-sur-Seine

# GUIDE DU RÉPARATEUR

**Ets. HAMON**  
UNIC

45, Bd Jean Jaurès — BOULOGNE s/SEINE  
MOL. 88-08

**Anc. Et. E. HUTIN**

L. P. PONS, Directeur général  
LATIL - CHENARD - FAR - PEUGEOT  
65, rue Rennequin, PARIS (17) — Gal. 79-21

**CAMIONS G.M.C.**

Production GENERAL MOTORS

Ets JANSSEN Concessionnaires  
93, rue P. Vaillant Couturier — Levallois  
PER. 62-91

PIÈCES DÉTACHÉES (origine)  
MOTEURS ÉCHANGE STANDARD

**FORD - FORDSON**

Toutes pièces détachées

**Ets. A. JOBARD**

268, rue de Créqui — LYON  
PARIS. 24-67

**LAGABRIELLE (Ets E.)**

Pièces adaptables tous types BERNARD, GARDNER, LAFLY  
14, route de la Reine - BOULOGNE s/SEINE  
MOL. 13-05 et 08

**LA PIECE ANGLAISE**

Toutes pièces de marques Anglaises  
Sous-Agent pour la région parisienne de  
LUCAS - C.A.V. - GIRLING  
79, Av. Grande Armée (16<sup>e</sup>) COP. 40-87

**WILLEME-LIBERTY**

Stock complet de pièces détachées

**H. LEMARREC**

52, rue Kléber, CLICHY. Tél. PER. 58-24

**LEVALLOIS PIÈCES AUTOS**

pour CITROËN tous Types  
Pièces détachées  
ÉCHANGES STANDARD - TRANSMISSION - AMORTISSEURS  
60, rue Chaplet, LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
PER. 11-77

**LION**

SURPLUS ALLIÉS

29, rue Friedland — MARSEILLE  
GARIDALDF 00-50

**Ets. MEIER**

JEEP

28, Boulevard de l'Yser (17<sup>e</sup>)  
Eto. 25-48

**Ets J. MOREAU**

LATIL adapt.

129, Avenue Jean Jaurès (19<sup>e</sup>)  
Bot. 82-70

**A. MORINIÈRE**

Toutes pièces de réparations  
pour tous véhicules R... de Billancourt  
3, rue de Metz, LEVALLOIS - PER. 48-10 (11-12)

**P. O. A.**

Pièces détachées adaptables  
PEUGEOT

16, rue Cavé, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

**REINE-AUTO PIÈCES**

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES  
origine et adaptables pour tous véhicules  
RENAULT, échange standard moteurs  
essence et Diesel organes complets,  
boîte vitesses, Ponts

101, Route de la Reine, BOULOGNE (S.) MOL. 14-19

**R. SALIOT**

VOISIN

26, Bd de l'Yser, Porte Champerret. PARIS-17<sup>e</sup>  
87-97 Eto.

**Mario SALVI Fils et Cie**

FIAT - SIMCA - CITROËN - PEUGEOT

3, Place d'Italie — PARIS  
GOR. 77-28

**J. SANTUCCI**

Toutes pièces non d'origine  
adaptables aux voitures PEUGEOT

39-41, r. V.-Hugo - LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
Tél. : PER. 61-42 et 51-48

« WHITE » et « CUMMINS »

Stock complet d'origine

S.O.V.I., 93, rue de Paris, CLICHY (Seine)  
PER. 08-39 et 24-43

**DELAGE-DELAHAYE**

PIÈCES DÉTACHÉES ADAPTABLES  
Moteurs échange - Réparations

**THOLOZE**

3 bis, rue Trézel-Prolongée, LEVALLOIS-PERRET  
PER. 31-29 et 48-86

**SACAM**

PIÈCES DÉTACHÉES - ÉCHANGE STANDARD

**SACAM**

62-64, Bd de Reims  
PARIS - XVII<sup>e</sup>

**MATHIS**



**FORD**

Tél. GAL. 75-63  
3 lignes groupées  
SACAMAT - PARIS

# SPÉCIALITÉS & SPÉCIALISTES

**PIÈCES et LIQUIDES**  
pour FREINS HYDRAULIQUES  
La MARQUE



est une GARANTIE  
**STOP**, S.A.R.L. Capital 50 Millions  
2, rue Vernier - PARIS-17<sup>e</sup>

**LES GAINES en CUIR ASA**

SE POSENT  
EN MOINS d'HEURE



SANS

de la CRÉMAILLÈRE CITROËN  
CHEZ VOTRE GROSSISTE

M. MONTAIGU 39 rue DANTON, LEVALLOIS

**STOCKS AMÉRICAINS**

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES  
et ORGANES COMPLETS  
depuis le SCOTTER  
jusqu'au plus gros PORTEUR

**LION** 29, rue Friedland  
MARSEILLE. Tél. 0 00-50

**LION** (S.I.R.A.), 545, Av. de la Libération  
CLAMART. Tél. MICHELET 19-81

**PRECISION**

**Rectification BORGIO**

Rectification Cylindres et Vilebroquins  
Chemisages - Régulages - Surfaçages

**PISTONS BORGIO**

les spécialistes de la Rectification  
16, Rue Jean-Jaurès — LEVALLOIS-PERRET  
Tél. PER. 35-15 et 55-15

**SERVICE**

pour vous

**SERVIR**

**Stock des**

**ROULEMENTS B.R.T.**

échange  
réparent  
SPECIALISTES TOUS CARDANS  
JEEP et T.A.

24 Avenue de Paris-VILLEJUIF (Seine) Tél. ITALIE 36-33  
36-34

PIÈCES DÉTACHÉES  
ADAPTABLES AUX  
VOITURES PEUGEOT

\*

*Fabrication garantie  
stock complet!*



**J. SANTUCCI**

39 et 41 RUE VICTOR-HUGO - LEVALLOIS (Seine)

Tél. PEREIRE 51-42

autant qu'en montagne  
le Super-freinage

**TELMA**

est rentable  
en plaine  
et en ville!

voici des chiffres.  
ÉCONOMIES POSSIBLES

- SUR LES PNEUMATIQUES . . . . . 25%
- SUR LES GARNITURES DE FREINS . . . 75%
- SUR L'ENTRETIEN DES SERVO-FREINS . 70%
- SUR LA DURÉE DES PARCOURS . . . 15%
- SUR LE CARBURANT . . . . . 8%

SALON DE L'AUTOMOBILE - STAND 10 - SALLE C  
DEMONSTRATION TOUS LES JOURS PENDANT LE SALON  
SOCIÉTÉ ÉLECTRO-MÉCANIQUE DE L'AVEYRON  
BUREAUX DE PARIS - 70, CHAMPS ÉLYSÉES - PARIS-VIII<sup>e</sup> - ÉLY. 74-01