

ECHAPPEMENT.-

Le pot d'échappement de forme cylindrique est placé dans le sens longitudinal, son diamètre est de 125 m/m et sa longueur de 300 m/m.

Le pot d'échappement comporte deux chambres séparées par une cloison, les chambres communiquent entre elles par un tuyau fixé à la cloison et qui se prolonge de chaque côté jusqu'à l'axe des chambres.

L'enveloppe du pot d'échappement est formée par un cylindre en tôle de 1 m/m. Les gaz brûlés sont conduits par un tuyau sensiblement horizontal remontant vers l'arrière de la voiture.

REFROIDISSEMENT.-

Les cylindres sont refroidis par une circulation d'eau.

Un radiateur placé à l'AV de la voiture est destiné à refroidir l'eau de circulation.

La circulation d'eau et le radiateur sont constitués de telle façon que l'eau circule par thermo-siphon.

CHASSIS.-

Le châssis est constitué par deux longerons en tôle emboutie reliés par trois traverses et rivé.

EMBRAYAGE & DEBRAYAGE.-

L'embrayage est à disque de friction, la pression sur les disques étant obtenue au moyen de ressorts multiples.

Le débrayage s'effectue en décollant les disques au moyen d'une pédale avec levier approprié.

DIRECTION.-

Un volant actionne les roues AV au moyen d'une commande par pignon et secteur d'angle et d'une timonnerie appropriée, articulée à chapes ou à rotules.

L'écartement des roues est maintenu par une bielle de connexion rigide.

.....

L'angle de braquage des roues avant est de 35° pour un déplacement angulaire de 147° au volant.

FREINS.-

La voiture possède 4 freins agissant sur les 2 roues AV et sur les 2 roues AR. Ces quatre freins peuvent être commandés soit par une pédale, soit par un levier à main. Ce levier à main peut être immobilisé à l'arrêt par un cliquet qui prend un appui sur un secteur denté.

Les tambours montés sur les roues AV et AR sont de 175 m/m de diamètre, la largeur des segments de frein étant de 41 m/m.

Les segments embrassent 126° de la circonférence de la poulie, les rapports des bras de leviers sont tels qu'une course de 57 m/m à la pédale provoque un écartement des mâchoires de 1 m/m.

L'efficacité des freins est la même en marche AV qu'en marche AR.

CHANGEMENT DE VITESSES.-

Le changement de vitesses comprend 3 vitesses pour la marche AV et 1 vitesse pour la marche AR.

La 3ème vitesse est en prise directe.

Les différentes vitesses et le changement de marche sont obtenus par la combinaison de différents engrenages, au moyen d'un levier placé à droite du conducteur et d'une bielle appropriée.

La boîte de vitesses faisant corps avec le carter du pont AR est placée directement devant celui-ci.

Entre l'embrayage et la boîte de vitesses, la transmission se fait au moyen d'un arbre à cardan.

Les efforts de renversement et de poussée sont reçus par un support fixé au châssis par l'intermédiaire d'un tube et d'une articulation sphérique.

.....

M A R Q U E .-

Chaque voiture possède sur le faux-tablier une plaque où est inscrit son numéro d'ordre à la sortie de l'usine.

Le moteur porte également un numéro propre ainsi que tous les organes essentiels.

Ces numéros, conservés sur un registre de l'usine de production, caractérisent complètement la voiture.

-:-:-:-:-

TABLEAU DONNANT LES VITESSES DE L'ARBRE DE COMMANDE DES ROUES AR

Le moteur tournant à 1800 tours par minute, multiplication moyenne 4 X 29

	Engrenages s/arbre moteur	Engrenages s/arbre interméd.	Engrenages s/arbre interméd.	Engrenages s/arbre récepteur	Vitesse de l'arbre de Gde de roue
1ère vitesse	14 dents	27 dents	13 dents	28 dents	60 tours
2ème " "	14 " "	27 " "	21 " "	20 " "	135 " "
3ème " "		Prise directe			

TABLEAU DES VITESSES EN KILOMETRES A L'HEURE

Le moteur tournant à 1800 tours par minute-pneumatiques
10x48 ou 27x4

(diamètre de roulement moyen 0m660)

Désignation des vitesses	Multiplication 4/29
M. AR	10 Km
1ère vit.	7 Km 400
2ème vit.	17 Km
3ème vit.	31 Km

Le régime momentané de 2800 tours par minute du moteur, la vitesse maximum que l'on peut obtenir en 3ème vitesse est la suivante:

avec la multiplication 4 X 29 : 48 Km 200 à l'heure.