



VOITURE
Type 202

Notice d'Entretien
(4^{ème} Édition)

Beaucoup de Plaques de police lumineuses
se voilent parce qu'on emploie pour les
marquer des vernis qui ne conviennent pas.
Nous conseillons donc vivement d'employer
l'un des types ci-dessous pour le vernissage
des plaques.

VERNOL	8161
PYROLAC	5521
VALENTINE Noir	650

VOITURE

Type 202

Ind. AF Vidange a 7.336 Sept. 39
Ind. AF Vidange a 7.336 Dec. 39
Ind. AF Vidange de graissage a 18.0004^e Avril -

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.

SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES

Peugeot

Au Capital de 220 Millions de Francs

Siège Social : 68 à 104, Quai de Passy - Paris (16^e)

DIRECTION GÉNÉRALE
DIRECTION COMMERCIALE — DIRECTION DES ACHATS
SERVICE PUBLICITÉ

29, RUE DE BERRI — PARIS (8^e)

Tél. : Balzac 28-30 — Adr. Tél. : Peugeot-Pari

SERVICE VENTE RÉGION PARISIENNE. — SERVICE EXPORTATION.
HALL D'EXPOSITION
ATELIERS CENTRAUX DE RÉPARATIONS
DIRECTIONS RÉGIONALES DE PROVINCE-PARIS ET DE
PARIS-ORLÉANS

68 à 104, QUAI DE PASSY — PARIS (16^e)

Tél. : Autoul 82-00 à 82-09 — Adr. Télégraphique : Peugeot-Pari

MAGASIN CENTRAL ET DIRECTION DES PIÈCES DÉTACHÉES
**102 à 106, Rue Danton — LEVALLOIS-PERRET
PÈREIRE 45-22**

Centre de livraison (Région Parisienne)
9, boulevard National, La GARENNE, Tél. : Charlebourg 28-10

Directions Régionales, Filiales et Succursales Peugeot

ANGERS - Filiale	8, av. du Maréchal-Foch.
ANNECY - Vente directe.	11, rue de la Préfecture.
BESANÇON - Filiale	6, rue Granvelle.
BÉZIERS - D. R.	63, boul. Frédéric-Mistral.
BORDEAUX - Filiale	5, rue Fondaudège.
CAEN - Succursale	5, rue du 11-Novembre.
CHAMBÉRY - Vente directe	15, quai de la Rize.
DIJON - Filiale	28, place Darcy.
GRENOBLE - D. R.	4, avenue d'Alsace-Lorraine.
LILLE - Filiale	46, 48, boulevard Carnot.
LIMOGES - D. R.	21, rue Jean-Jaurès.
LYON - Filiale	141, rue Vendôme.
MARSEILLE - Filiale	141, avenue du Prado.
MONTBÉLIARD - D. R. et Succursale	Avenue des Alliés.
NANCY - Filiale	6, rue Claude-Charles.
NANTES - Filiale	5, quai de l'Île-Gloriette.
NANTES - D. R.	5, quai de l'Île-Gloriette.
NIMES - Filiale	6 et 8, rue de la République.
PARIS-ORLÉANS - D. R.	68 à 104, Quai de Passy.
PAU - D. R.	Avenue Ridgway.
POITIERS - Filiale	90, rue Carnot.
PROVINCE-PARIS	68 à 104 Quai de Passy.
REIMS - Filiale	42, rue Burette.
ROUEN - Filiale	116, avenue du Mont-Riboudet.
TOULOUSE - Filiale	4 bis, boulevard Carnot.
TOURS - Filiale	15, boulevard Béranger.
VICHY - D. R.	5, rue de Flandre.

ALGER, 19-21, boul. Baudin. TUNIS, 65, rue de Portugal.

CONCESSIONNAIRES DANS LES COLONIES FRANÇAISES ET EN TOUS PAYS
ÉTRANGERS

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 4 litres d'huile. Nous recommandons en temps normal l'emploi exclusif de **Mobiloil "AF"**.

Par temps froid, **Mobiloil Arctic** doit être choisi. Pour mélanger à l'essence, employer **Vacomix** suivant proportions indiquées sur le bidon.

Boîte de vitesses - Pont AR - Boîtier de Direction

Joint de Cardan - Roulement intermédiaire de

l'Arbre de Transmission.

Utiliser **Mobiloil "P"**, en été comme en hiver.

Organes divers

La pompe pour graisseurs à pression doit être garnie de Mobil-compound pour la majorité des graisseurs, sauf :

1° Celui du presse-étoupe de la pompe à eau qu'il faut remplir avec Mobilgrease n° 6.

2° Les moyeux de roues avant qu'il faut entretenir avec Mobilgrease No 5.

Les prescriptions détaillées contenues dans le chapitre "Graissage", de la 1^{re} partie de la présente notice d'entretien constituent le Graissage Complet Mobiloil.

Demandez-le chez tous nos Agents.

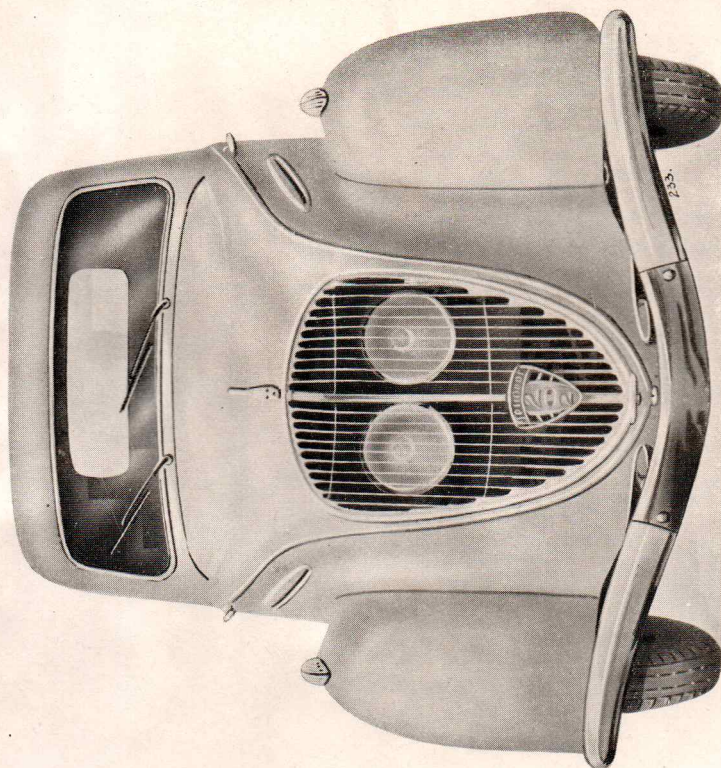


Fig. 1 — Vue de face de la voiture.

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 votre propre intérêt, nous attirons votre attention sur la nécessité d'exiger pour vos voitures des

Pièces d'origine Peugeot

Au triple point de vue du choix de la matière, de leur 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.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES de la " 202 "

MOTEUR

Nombre de cylindres..	..	..	..	..	..	4
Alésage ..	..	..	..	..	..	68 mm
Course..	..	..	..	..	..	78 mm
Cylindrée ..	..	..	..	..	..	1.133 cm ³
Puissance effective au banc d'essai ..	..	..	..	..	..	30 CV

CHASSIS NU

Voie AV aux pivots ..	..	..	..	..	..	1 m 165
Voie AR ..	..	..	..	..	..	1 m 180
Empattement ..	..	..	..	..	..	2 m 450
Rayon de braquage ..	..	..	..	..	..	4 m 600
Poids du châssis nu, complet, avec batterie, 5 roues garnies (avec huile, sans eau, sans essence) ..	..	..	..	..	..	465 kg
Pneus ..	..	..	..	..	..	145 × 400

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Volume d'eau de refroidissement ..	..	..	..	..	..	8,5 litres
Contenance du réservoir d'essence..	..	..	..	..	..	45 litres
Réserve d'huile du carter moteur ..	..	..	..	..	..	4 litres
Volume d'huile dans la boîte de vitesses ..	..	..	..	..	..	0,600 litre
Volume d'huile dans le pont arrière ..	..	..	..	..	..	1,200 —
Consommation d'essence : 7 à 8,5 litres aux 100 km suivant la vitesse moyenne et la charge transportée.	..	..	..	..	..	
Consommation d'huile : 0,075 à 0,180 litre aux 100 km suivant la vitesse moyenne et le profil des routes.	..	..	..	..	..	

RAPPORTS DES VITESSES DE LA BOITE

$$1^{\text{re}} \text{ vitesse} = \frac{16}{30} \times \frac{24}{45} = 0.284 \quad 2^{\text{e}} \text{ vitesse} = \frac{16}{30} \times \frac{24}{22} = 0.582$$

$$3^{\text{e}} \text{ vitesse} = \text{prise directe } 1.000$$

$$\text{Marche AR} = \frac{16}{30} \times \frac{19}{45} = 0.225$$

$$\text{Multiplication du pont à vis } 4 \times 21$$

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 à froid en chiffres de 5 mm de hauteur sur le longeron en face du moteur, du même côté que la plaque.

Le numéro du moteur est frappé en chiffres de 5 mm de hauteur sur l'AV de la culasse du côté droit.

CONDUITE — ENTRETIEN ET GRAISSAGE

I. CONDUITE

Mise en service de la voiture.

A la réception de la voiture, ou après une immobilisation prolongée :

— Vérifier la pression des pneus = 1,100 kg. à l'avant; 1,300 kg. à l'arrière (pour le transport par fer les pneus sont gonflés volontairement à une pression élevée pour assurer une meilleure stabilité de la voiture sur wagon).

— Recharger la batterie si la voiture a été immobilisée plus de quinze jours.

— Remplir le radiateur.

— Vérifier le niveau d'huile du moteur, le rétablir, s'il y a lieu.

Mise en marche du moteur.

Après un arrêt très long, surtout s'il fait froid, actionner à la main la pompe à essence pour ménager la batterie d'accumulateurs et remplir le niveau constant du carburateur.

S'assurer que le levier de vitesses est au point mort et le frein à main serré.

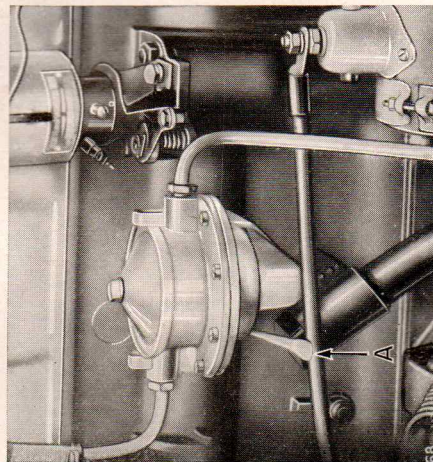
Tirer le starter, bouton marqué « S ».

Mettre le contact en poussant le bouton marqué d'un éclair; la lampe témoin rouge doit s'allumer au tableau de bord.

Actionner le démarreur en tirant le bouton marqué D et le lâcher dès que le moteur part.

Eviter d'emballer le moteur tant qu'il est froid. Si l'on cale le moteur très chaud, à la remise en route, il est quelquefois difficile de le remettre en marche; dans ce cas il faut appuyer à fond constamment sur la pédale d'accélérateur pendant qu'on actionne le démarreur jusqu'au départ du moteur.

Fig. 3. — Pompe à essence. A) Levier.



MISE EN ACTION. — Quand le moteur est en marche au ralenti, si on accélère, la lampe rouge, témoin de pression d'huile, doit s'éteindre. Si le voyant reste éclairé, vérifier le niveau d'huile et s'il est correct, consulter aussitôt un mécanicien.

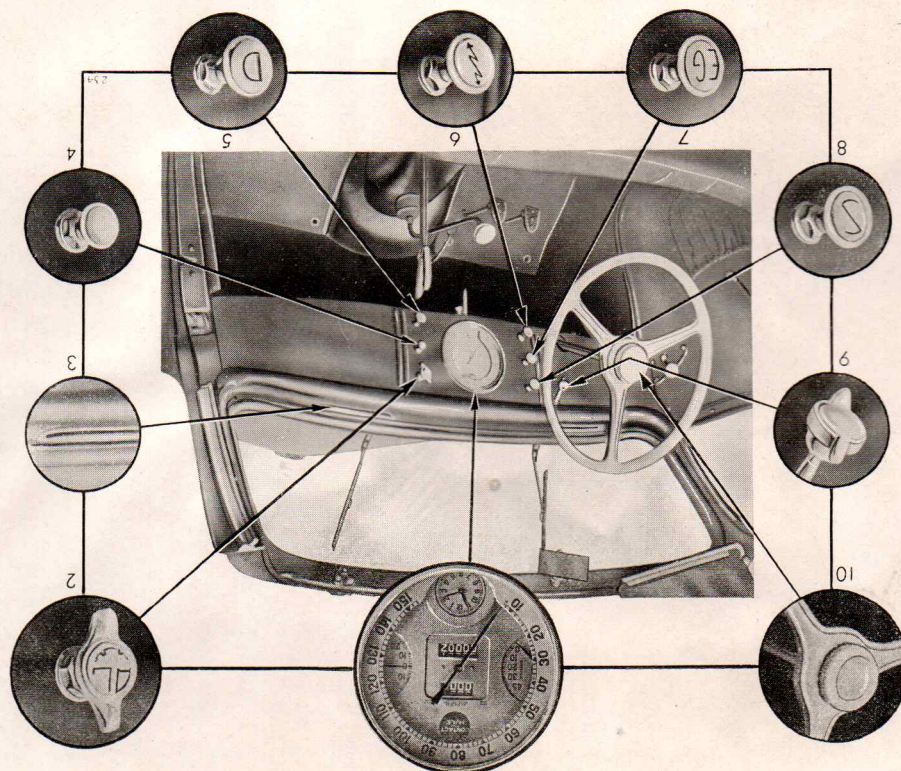


Fig. 2. — Tableau de bord.

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Tableau des cadrans. | 7. Commande électrique de l'essuie-glace. |
| 2. Commande d'avance à l'allumage. | 8. Tirette du starter. |
| 3. Ouie de réchauffage. | 9. Commande à main de l'essuie-glace. |
| 4. Interrupteur de lampe de tableau. | 10. Commutateur d'éclairage et klaxon. |
| 5. Commande de démarreur. | |
| 6. Contact d'allumage. | |

Passage des vitesses.

Pour démarrer, appuyer à fond avec le pied gauche sur la pédale de débrayage, puis l'abaisser (voir fig. 4 ci-contre).

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.

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 en même temps que l'on desserre le frein à main. En côte, ces trois manœuvres doivent s'effectuer simultanément.

Pour passer d'une vitesse à la vitesse supérieure, il faut débrayer, relever le pied de la pédale d'accélérateur pour réduire la vitesse du moteur, pousser le levier à la position indiquée par la figure 4, sans forcer. Dès que le synchronesh le permet, les pignons entrent en prise sans bruit et l'on embraye doucement.

Pour "rétrograder", par exemple pour passer de 3^e en 2^e, il faut également débrayer mais en continuant une certaine action sur l'accélérateur pour que le moteur augmente sa vitesse et se trouve ainsi au moment de l'embrayage au régime convenable.

Marche arrière. Pour passer de marche avant en marche arrière, il est indispensable d'attendre l'arrêt complet de la voiture, le levier ayant été ramené au point mort, le placer à la position AR (fig. 4) et procéder pour le démarrage comme on le fait en 1^{re} vitesse.

Vérification en marche.

— Vérifier à l'ampèremètre si la dynamo charge normalement (8 à 9 ampères de jour).

— S'assurer par une ou deux pressions sur la pédale que les freins

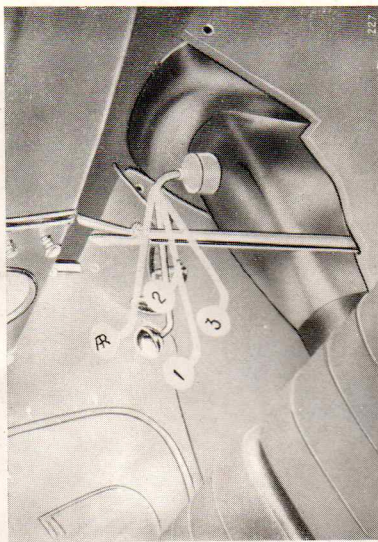


Fig. 4. — Schéma de positions du levier de vitesses.

sont efficaces; dans le cas où la voiture a été lavée, cette précaution est indispensable pour chasser l'eau qui aurait pu atteindre les garnitures et qui diminuerait l'efficacité du freinage.

— Repousser le bouton S du starter dans la position intermédiaire dès que le moteur commence à "tourner rond". Le repousser à fond dès que le moteur est normalement réchauffé.

En été, le starter peut être repoussé au bout de quelques secondes. En hiver, par temps très froid, il peut être conservé pendant 2 ou 3 minutes.

Recommandations pour la Conduite normale.

Ne jamais laisser le pied constamment en contact avec la pédale de débrayage pendant la marche, ce qui fatigue la butée et entraîne des patinages d'embrayage.

En côte, dès que le moteur semble peiner, changer de vitesse pour le soulager et ménager les organes de transmission.

Ne pas débrayer au commencement du freinage mais seulement quand la vitesse est devenue très faible, correspondant par exemple au ralenti du moteur.

La pédale de frein agit sur les deux freins AV et les deux freins AR. Le levier de frein à main n'agit que sur les seules roues AR, ce qui offre un avantage lorsque le terrain est très glissant (neige, verglas). Pour les freinages très énergiques, on peut utiliser simultanément les deux commandes.

Dans les longues et fortes descentes, mettre la boîte de vitesses sur la combinaison qui serait convenable pour monter, et utiliser ainsi le moteur comme frein. Ne jamais mettre au point mort, cette pratique est dangereuse car elle amène une fatigue anormale des freins et, avec les boîtes modernes, peut entraîner le grippage partiel du synchronesh.

Au cours des très longs voyages, surveiller plus attentivement les appareils de bord : l'ampèremètre, la lampe-témoin du mano-contact et la jauge d'essence. Éviter cependant d'allumer constamment la nuit le tableau de bord, son éclairage nuisant par contraste à la bonne surveillance de la route.

A l'arrêt, en palier, placer le levier de vitesses au point mort et serrer le frein à main.

En forte déclivité, une bonne précaution consiste à se mettre en première en côte et en marche arrière en descente.

NE PAS OUBLIER DE COUPER LE CONTACT A L'ARRÊT : LANTERNES ÉTEINTES, L'AMPÈREMÈTRE DOIT INDICUER LE ZÉRO ET LA LAMPE ROUGE TÉMOIN ÊTRE ÉTEINTE.

Ne pas braquer avec force la direction d'une voiture arrêtée, ce serait soumettre le mécanisme de direction à des efforts exagérés capables de détruire le "bon poli" de la portée des pièces internes de la direction. Au contraire, dès que la voiture est en mouvement, le volant peut être manœuvré très facilement.

Utilisation des Accessoires.

1. Avertisseur.

L'avertisseur est commandé par le gros bouton molleté situé au centre du volant. Il suffit d'appuyer sur ce bouton pour obtenir le fonctionnement de l'avertisseur.

2. Lanternes et Phares.

Ceux-ci sont également commandés par le bouton placé au centre du volant; en tournant ce bouton de gauche à droite, on allume successivement :

- la lanterne AV gauche;
 - la lanterne AV droite;
 - les deux lanternes plus celle de la plaque de police AR;
 - les phares (éclairage code);
 - les phares (éclairage route).
- Le feu " Stop " est actionné par la pédale de frein.

3. Essuie-glace électrique.

Pour mettre en route l'essuie-glace, tirer sur le bouton du tableau marqué E.G.; le repousser pour arrêter. Pour utiliser la commande de secours à main, tirer sur le bouton spécial (voir fig. 2) de façon à libérer son axe de la commande mécanique, puis tourner ce bouton de gauche à droite et vice versa pour actionner les balais en continuant à tirer légèrement le bouton à soi suivant son axe.

Pour rétablir le fonctionnement automatique, amener les balais à la position verticale, tirer le contact E.G. puis repousser le bouton de commande à main; l'encclenchement de la commande électrique se fera alors automatiquement.

4. Cric. Remplacement d'une roue.

La parfaite sûreté de direction des voitures Peugeot, et notamment des voitures 202, permet de diagnostiquer très tôt une crevaisson.

Les premiers symptômes consistent en un très léger dandinement de la voiture qui a tendance à louvoyer sur la route, ce qui nécessite une petite manœuvre constante du volant de direction.

Il n'est pas nécessaire de s'arrêter de suite, mais il faut surveiller le phénomène et ne pas hésiter à stopper s'il paraît s'accroître.

Il arrive pourtant des circonstances où l'on crève brusquement; il convient alors d'adopter un moyen terme entre le freinage brusque, qui aurait pour but d'écourter le temps pendant lequel on roule à plat,

et l'arrêt sur la lancée qui peut avoir pour la chambre et pour l'enveloppe les mêmes désagréments qu'un coup de frein brutal.

Nous conseillons, *surtout la nuit*, d'arrêter sa voiture à droite de la route pour une crevaisson côté droit et sur le côté gauche de la route dans le cas opposé, ceci en raison du danger auquel sont exposés les conducteurs et leurs aides lorsqu'ils réparent sur une chaussée à circulation intense.

Montage de la roue de secours.

Voici dans quel ordre doivent s'effectuer les opérations pour le montage le plus rapide de la roue de secours.

1^o Sortir l'outil-lage et le cric.

2^o Démonter l'enjoliveur de la roue de secours et s'il s'agit d'une roue AR le panneau mobile de celle-ci.

3^o Dévisser complètement les deux écrous qui maintiennent la roue de secours et poser celle-ci à plat *sur le sol* à proximité de la roue crevée.

4^o S'assurer que le frein à main est bien bloqué.

5^o Desserrer d'un tour de vilebrequin environ, les 4 écrous de la roue crevée.

6^o Après les 5 premières opérations seulement, passer à la manœuvre du cric.

Les crics spéciaux des voitures Peugeot, très perfectionnés permettent le levage avec sûreté, sans effort et sans que l'on soit amené à salir ses vêtements.

Sur les voitures 202, quatre emplacements, correspondant aux quatre roues, sont prévus pour recevoir le cric; ils consistent en un support faisant partie du châssis et comportant un trou carré de grande dimension dans lequel s'emmanche la potence articulée du cric.

Il peut être nécessaire de nettoyer le trou à l'aide d'un tournevis s'il est garni de boue séchée.



Fig. 5 — Manœuvre du cric spécial.

Pour mettre le cric en place, le préparer dans la position la plus basse en manœuvrant le petit levier de la crémaillère sans qu'il soit besoin de se servir du tube rallonge; un index sur le cric comporte deux positions marquées M et D : levage et descente.

Tenir ensuite le cric par la crémaillère même et non par le corps ni la potence et emmancher la potence dans le trou carré, bien à fond.

Il est important de tenir le cric par le haut de la crémaillère parce que sans cette précaution le corps du cric glissera le long de la crémaillère pour revenir immédiatement à la partie inférieure et il faudra recommencer l'opération de préparation indiquée ci-dessus.

Quand la potence est emmanchée à fond, laisser alors glisser vers le bas la crémaillère en ayant soin de l'incliner légèrement vers le milieu de la voiture.

Ceci a pour but de donner une position correcte au cric à la fin du levage de la voiture, qui pivote dans cette opération autour des deux roues situées de l'autre côté de la voiture en décrivant par conséquent un arc de cercle.

Emmancher le levier rallonge dans le bras mobile en l'actionnant de toute son amplitude jusqu'à ce que le pneu soit nettement dégagé.

Dévisser ensuite complètement les 4 écrous de la roue crevée et mettre la roue de secours en place en ayant bien soin de situer les goujons au centre des trous au moment où l'on appuie les écrous spéciaux dans les alvéoles de serrage.

Avoir bien soin d'appuyer assez fortement au vilebrequin le serrage des écrous avant de descendre le cric.

A ce moment seulement bloquer très fortement les écrous à l'aide du vilebrequin.

Retirer le cric.

Remonter la roue de secours crevée sur son support.

Remplacer les enjoliveurs.

Ranger l'outillage.

Ne pas oublier de faire réparer la chambre à air au premier garage PEUGEOT.

En suivant le processus indiqué ci-dessus l'on évitera toutes les manœuvres qui pourraient avoir pour résultat d'ébranler la voiture lorsqu'elle est soulevée, ce qui amène quelquefois des torsions dans les organes principaux du cric.

Précautions à prendre par temps froid.

En hiver, il est intéressant pour diminuer la consommation d'essence, d'adopter un couvre-radiateur à volet mobile ou d'utiliser l'écran livré avec la voiture. Cet écran est destiné à être placé devant la partie inférieure du radiateur dès que la température ambiante descend au-dessous de 15°.

Pour faciliter la mise en route, employer dans le moteur l'huile *Mobilol Arctic*. Quand la température descend à 3° au-dessous de zéro, tourner le moteur quelques tours à la manivelle avant d'employer le démarreur.

1° Vidange de l'eau. Pour faciliter l'écoulement de l'eau, il faut dévisser le bouchon du radiateur pour permettre à l'air d'entrer puis dévisser le bouchon placé à l'arrière du cylindre et le bouchon de vidange du radiateur lui-même.

2° Antigel Nous recommandons l'emploi de Vacogel de la Vacuum Oil Company qui ne s'évapore pas, ne s'altère pas et n'attaque ni le caoutchouc, ni les métaux. Vidanger moteur et radiateur, rincer à l'eau propre, puis verser la quantité nécessaire de Vacogel, qui varie d'après le tableau ci-dessous, suivant la température pour laquelle on désire assurer la protection :

jusqu'à —	5° : 1 l. de Vacogel
» —	10° : 1,5 »
» —	15° : 2 »
» —	20° : 3 »
» —	25° : 3,5 »

Compléter ensuite le niveau avec de l'eau propre jusqu'à quelques centimètres en dessous du trop-plein et mettre en route pour brasser le mélange.

3° Nettoyage du radiateur.

Si le radiateur est 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, ou bien encore, si l'eau est rougie par la rouille, il est nécessaire de le nettoyer avec *Vacorince*. Ce produit détache et dissout totalement les corps nuisibles sans attaquer métal ni durites; le mode d'emploi de Vacorince est indiqué sur chaque bidon.

Ce nettoyage effectué, il est indispensable d'éviter le retour de semblables inconvénients; pour cela, mélanger Vacoradia à l'eau du radiateur; Vacoradia neutralise l'eau du radiateur et empêche la formation de tartre et de rouille.

En conséquence, dès réception d'une voiture neuve, il faut mélanger Vacoradia à l'eau du radiateur, ce qui empêche la formation de tartre et de rouille dans les tubulures.

Vacoradia n'a pas de contre-indication et peut être utilisé sans inconvénient en même temps que les anti-gels et particulièrement avec Vacogel.

Vacorince, Vacoradia et Vacogel sont des produits spéciaux fabriqués par Mobiloil.

II. ENTRETIEN

NETTOYAGE DE LA CARROSSERIE

Peinture et lavage Toutes nos voitures sont peintes aux peintures cellulositiques acquérant dès leur application une dureté définitive.

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.

Toutefois, dans le cas où les ailes sont peintes à la même couleur que la caisse, il faut prendre les mêmes précautions que celles décrites pour l'entretien de la carrosserie.

Avant livraison, les surfaces peintes sont soigneusement glacées à l'aide de tampons d'ouate très fine et très propre enduits de produits spéciaux, suivant les indications des fournisseurs. A titre indicatif, nos Usines emploient couramment les produits *Life Guard*, de *Lewis Berger*, *A. 47 de Merville et Morgan*, ou *Auto-Miroir* du Lion Noir.

En conséquence, nos voitures n'exigent pas de précautions spéciales au début de leur mise en service et leur lavage est 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.

Eviter 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.

Essuyer les champs et les entrées de portes pour éviter que l'humidité ne détériore la garniture.

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

Les carrosseries des voitures, même lavées régulièrement et avec soin, perdent petit à petit leur brillant primitif; il reste toujours une couche grasse et poussiéreuse que l'eau ne peut éliminer et qui ternit la peinture. Quand cela devient nécessaire, nettoyer la carrosserie avec *VACOBRIÏLE*, produit liquide, facile à utiliser, qui enlève totalement la couche terne. *Vacabrille* est absolument inoffensif; il ne risque pas de détériorer la peinture. Lorsque le nettoyage de la carrosserie est effectué, il est intéressant de procéder à son lustrage avec *VACOLUSTRE*. Ce produit conserve l'éclat magnifique de la carrosserie et protège la peinture contre les poussières et l'oxydation. *Vacolustre* est une pâte qui s'applique facilement et sans fatigue.

Vacolustre et *Vacabrille* sont des produits spéciaux fabriqués par Mobiloil.

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 tissu seront soigneusement battues dans le "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.

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; ne jamais employer aucun produit, les enduits actuellement appliqués sur les cuirs sont de diverses compositions et conservent leurs qualités sans entretien, le nettoyage éventuel étant assuré par un léger lavage à l'eau savonneuse suivi d'un essuyage-lustrage.

Les garnitures en simili-cuir, dont l'enduit de surface est composé des mêmes produits que la peinture cellullosique, 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 tournoquets 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.

Tapis Il est nécessaire, pendant les périodes de pluie, d'enlever tous les tapis de temps à autre et de les faire sécher entièrement.

Glaces. Vaporiser sur les glaces quelques gouttes de *VACOVITRE* à l'aide de son vaporisateur spécial. *Vacovitre* permet d'enlever rapidement les saletés les plus tenaces (goudron, insectes, etc...).

Un bon coup de chiffon sec suffit ensuite pour donner aux glaces une belle transparence.

Quand les glaces glissent difficilement dans leurs coulisseaux en feutre, frotter légèrement ceux-ci avec *Vacocrayon*, lubrifiant sec qui ne tache pas; brosser soigneusement les coulisseaux avant l'application de *Vacocrayon*.

Portes Huiler périodiquement et très légèrement les pénés des serrures avec l'huile spéciale *Vacolub*. 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 tous les mois, également avec *Vacolub*, les axes des charnières ou des pivots. 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.

Graisser les contre-pénés des serrures et les cadres des portes avec *Vacocrayon*.

Parties chromées Pendant les périodes d'hiver, ou surtout pendant un séjour au bord de la mer, passer chaque matin sur les parties chromées un chiffon légèrement enduit de vaseline. Aucune partie chromée, surtout en acier, ne peut conserver son fini dans ces conditions sans cette précaution.

PÉRIODE DE RODAGE

Il est recommandé pendant une période de 1.500 à 2.000 km :

1° De mélanger à l'essence l'huile **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 70 km/heure en prise directe et 35 km/heure en 2^e vitesse. Il n'y a pas d'inconvénient à atteindre la plus grande vitesse de la voiture si on ne conserve cette allure que quelques instants, et il est préférable de monter les côtes en 2^e qu'en prise directe "appuyée" pendant le rodage.

Avec chaque voiture neuve, est délivrée une carte de garantie sur laquelle les travaux de vérification suivants sont prévus :

1^{re} vérification après 500 km.

Vidanger et remplacer l'huile : du moteur (utiliser Mobiloil AF en été ou Mobiloil Arctic en hiver), de la boîte de vitesses, du pont AR (utiliser Mobiloil "P"). Graissage sous pression de tous les points mentionnés au tableau de graissage (utiliser graisses spéciales Mobilcompound, Mobilgrease 5 et 6).

Utiliser *exclusivement* les lubrifiants Mobiloil indiqués.

2^e vérification après 1.500 km.

Graissages. Vidanger le moteur et refaire le niveau avec Mobiloil AF en été ou Mobiloil Arctic en hiver.

Graissage sous pression de tous les points mentionnés au tableau de graissage (Mobilcompound, Mobilgrease 5 et 6).

Vérifier et compléter les niveaux d'huile de la boîte de vitesses, du pont AR et de la direction (Mobiloil P).

Graisser à l'huile Mobiloil AF ou Arctic le distributeur, la dynamo, le démarreur, et avec Vacolub les tringleries de commande du carburateur, les flexibles divers et les articulations de la carrosserie.

Vérifications. Resserrages. Réglages.

Moteur.

Vérifier : le serrage des vis de la culasse et des paliers de la rampe des culbuteurs;

— le réglage du jeu des culbuteurs;

— l'étanchéité de la pompe à eau;

— le réglage de la tension de la courroie du ventilateur;

— le serrage des écrous de tubulures et de brides admission et échappement.

Vidanger et remplacer l'eau de circulation du moteur, après avoir rincé le radiateur.

Nettoyer : le carburateur et le filtre, vérifier le niveau d'essence et régler le ralenti.

Electricité.

Ajouter de l'eau distillée aux batteries et compléter la charge si la densité de l'électrolyte est inférieure à 28° Baumé. Nettoyer, resserrer et vaseliner les bornes. Nettoyer le commutateur d'éclairage.

Régler l'écartement des électrodes des bougies et des vis platines du distributeur.

Châssis.

Examiner la voiture sur le pont de graissage, resserrer les étriers de ressorts, la bielle d'ancrage, la fixation des amortisseurs et du tuyau d'échappement.

Gonfler les pneus et resserrer les écrous de fixation des roues.

Carrosserie. Régler les gâches des portes, vérifier et graisser les axes de charnières.

Essai. Contrôle de la voiture pour examen des points suivants :
Equilibrage des freins, pression d'huile, garde suffisante à la pédale d'embrayage, avance à l'allumage, installation électrique (essuie-glace, phares, débit à l'ampèremètre, sonorité de l'avertisseur et réglage si nécessaire).

PERIODE D'ENTRETIEN NORMAL

A chaque sortie ou tous les 200 km.

- Vérifier le niveau d'huile du moteur.
- Graisser les organes d'après le tableau situé à la dernière page de la notice.

Toutes les semaines ou tous les 750 km. :

- Vérifier le niveau de la batterie.
- Vérifier le niveau d'eau du radiateur.
- Graisser les organes d'après le tableau.

A 7.000 km. et tous les 5.000 km. :

- Régler l'écartement des pointes de bougies et des vis platinées de la tête d'allumeur. Vérifier, et le cas échéant, régler les jeux des culbuteurs. Faire régler les freins.

A 10.000 km. et tous les 10.000 km. :

- Démonter le bac à huile inférieur du moteur pour nettoyage complet du fond du bac et du filtre de la pompe. Profiter de cette opération pour vérifier le groupillage des bielles. Changer le joint du bac souvent détérioré au démontage.

III. GRAISSAGE

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

Les lubrifiants Mobiloil que nous recommandons ont été sélectionnés par nous après de nombreux essais au banc et sur la route. Employez-les à l'exclusion de tous autres. La faible économie réalisée sur l'achat d'huiles meilleur marché est négligeable en regard de l'usure plus rapide de la voiture et des réparations qui en découlent.

Moteur. Contenance du bac inférieur : 4 litres. Huile à employer : Mobiloil AF l'été, Arctic l'hiver.

Vidange.

A effectuer (à chaud) tous les 2.000 km. ou plus fréquemment suivant le travail imposé au véhicule.

Dévisser le bouchon de vidange situé à la partie inférieure du carter ; laisser écouler l'huile usagée. Quand le moteur est vide, nous recommandons pour le rinçage l'emploi de Vacolavor de la Vacuum Oil Company S. A. F. Introduire ce lubrifiant par l'orifice de remplissage et faire tourner le moteur quelques tours sans le contact. Vidanger cette huile complètement.

Ne jamais employer de pétrole pour le rinçage.

Revisser soigneusement le bouchon de vidange (il doit être freiné par un fil de fer). Introduire la quantité d'huile nécessaire jusqu'au niveau de 4 l. indiqué sur la jauge située à l'arrière du moteur côté gauche.



Fig. 6. — Orifice de remplissage d'huile.

Boîte de vitesses.

Contenance : 0 l. 600. Huile à employer : Mobiloil P.

Vidange.

A effectuer (à chaud) tous les 7.000 km. Dévisser à la fois le bouchon de remplissage et le bouchon de vidange situé à la partie inférieure

du carter; laisser écouler l'huile usagée. Quand la boîte est vide, revisser le bouchon de vidange et le freiner avec un fil de fer. Introduire l'huile par le bouchon de remplissage formant niveau.

Pont arrière. Contenance : 1 l. 200. Huile à employer : Mobiloil P.

Vidange.

A effectuer (*à chaud*) tous les 7.000 km. Dévisser les bouchons de vidange, de remplissage et de niveau; laisser écouler l'huile usagée. Quand le pont est vide, revisser le bouchon de vidange. Le freiner avec un fil de fer. Introduire l'huile par l'orifice de remplissage jusqu'au niveau. Revisser bouchon de niveau et de remplissage.

Direction. Huile à utiliser : Mobiloil P. Entretien le plein tous les 1.500 km. après avoir dévissé le bouchon situé à la *partie supérieure*.

Pompe à eau. Employer Mobilgrease n° 6 exclusivement. Graissage plus fréquent qu'abondant pour empêcher le mélange de graisse à l'eau.

Ventilateur. Employer Mobilcompound.

Dynamo et allumeur. Quelques gouttes d'huile Mobiloil AF ou Arctic, à introduire à l'arrêt.

Câbles de freins. Employer la Graisse Graphitée Spéciale de la Vacuum Oil Cie ou Mobilcompound.

Amortisseurs hydrauliques. Huile à employer : l'huile A M de la Vacuum Oil Company. Ces appareils, pratiquement indégradables, ne doivent pas être démontés en dehors des ateliers Peugeot, sous peine d'annulation des conditions de garantie.

Le niveau doit être vérifié tous les 20.000 km. Pour cette opération, il faut démonter les amortisseurs (travail à effectuer par un Agent Peugeot). Dans les amortisseurs avant, le niveau d'huile ne doit pas être au-dessus de l'axe.

Moyeux AV. Employer exclusivement Mobilgrease n° 5. Nous recommandons de faire démonter, par nos Agents, les moyeux avant, tous les 6.000 km. pour éliminer la vieille graisse, nettoyer les roulements et regarnir de graisse sans excès.

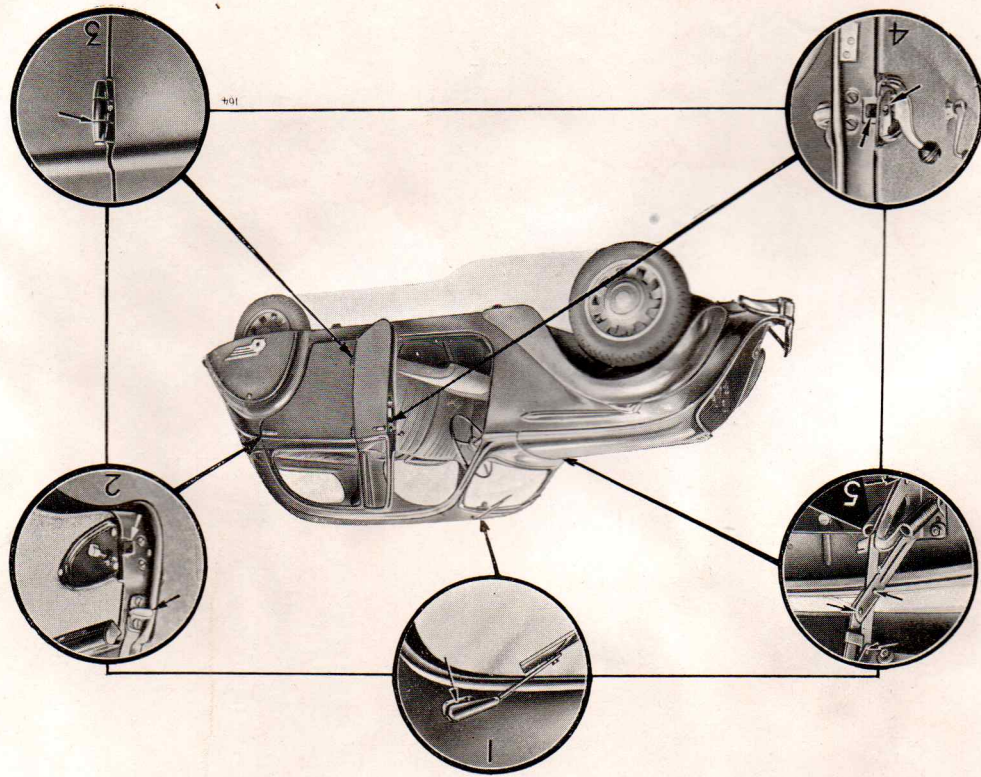


Fig. 7. — Graissage Carrosserie.

- | | |
|--|--|
| 1. Axes d'oscillation des essuie-glaces. | 3. Charnières des portes. |
| 2. Pênes et serrures des portes arrière. | 4. Pênes et serrures des portes avant. |
| | 5. Articulations du capot. |

Joint de cardan et arbre de transmission.

Huile à employer : Mobiloil P.

Introduire dans chaque graisseur : o l. 100 à o l. 200 d'huile P. tous les 2.000 km.

Ne pas employer de graisse.

Pour la fréquence et le graissage des articulations (essieu avant, ressorts, etc...) consulter le tableau situé à la dernière page de la notice.

Graissage carrosserie. Employer Vacolub (burette d'huile fine) pour graisser les endroits indiqués à la figure 7.

Les pénes et gâches de serrures, tresses de capot, glissières de toit ouvrant et de glaces, champs et garnitures de portes doivent être graissés avec Vacocrayon dont la consistance élimine tout danger de salir vêtements ou coussins.



DEUXIÈME PARTIE

DESCRIPTION DU CHASSIS NU

Châssis bloc-tube

Le châssis rigide tubulaire est constitué par deux longerons réunis par des traverses. Chaque longeron est formé par un caisson obtenu par emboutissage en forme d'U d'une tôle sur laquelle est soudée électriquement une tôle pour obtenir la forme tubulaire rectangulaire.

La traverse avant en acier coulé porte le ressort avant, les amortisseurs et l'attache du radiateur.

Train avant Le train avant à roues indépendantes est constitué par un système de deux parallélogrammes articulés, chacun d'eux est composé de :

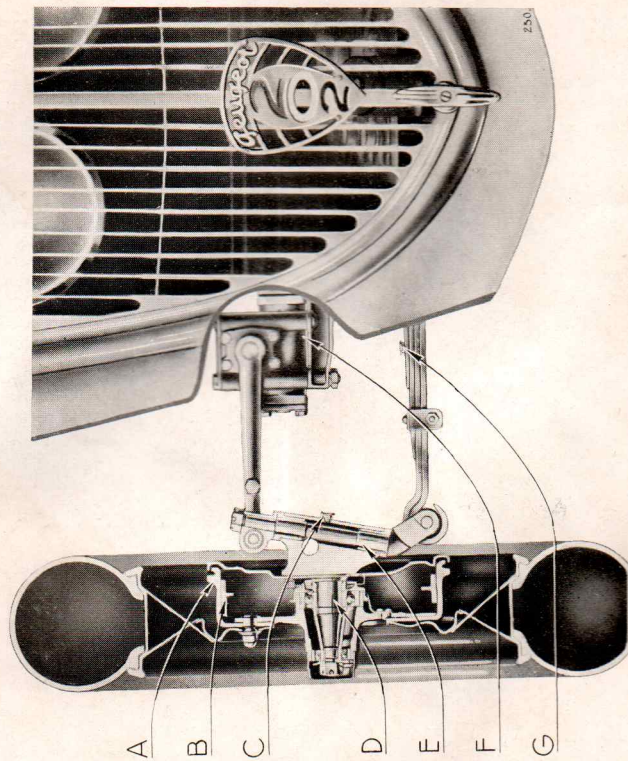


Fig. 8. — Coupe de l'essieu avant droit.

- A) Tambour de frein.
- B) Garniture de frein.
- C) Graisseur de pivot.
- D) Fusée.

- E) Pivot.
- F) Amortisseur.
- G) Graisseur des lames de ressort.

- La moitié du ressort transversal.
- Une bielle de suspension articulée sur un support dans lequel est aménagé l'amortisseur hydraulique.
- Un pivot convenablement articulé à l'extrémité du ressort et de la bielle.

Sur ces pivots supports sont articulées les fusées des roues; la ligne d'axe de ces pivots passe par le point de contact du pneu au sol. La bielle de connexion qui réunit les fusées est articulée (en 3 pièces) pour donner une épure de direction correcte.

Moteur Le moteur est du type à soupapes en tête et culbuteurs, commandés par l'arbre à cames placé dans le carter et par tiges latérales :

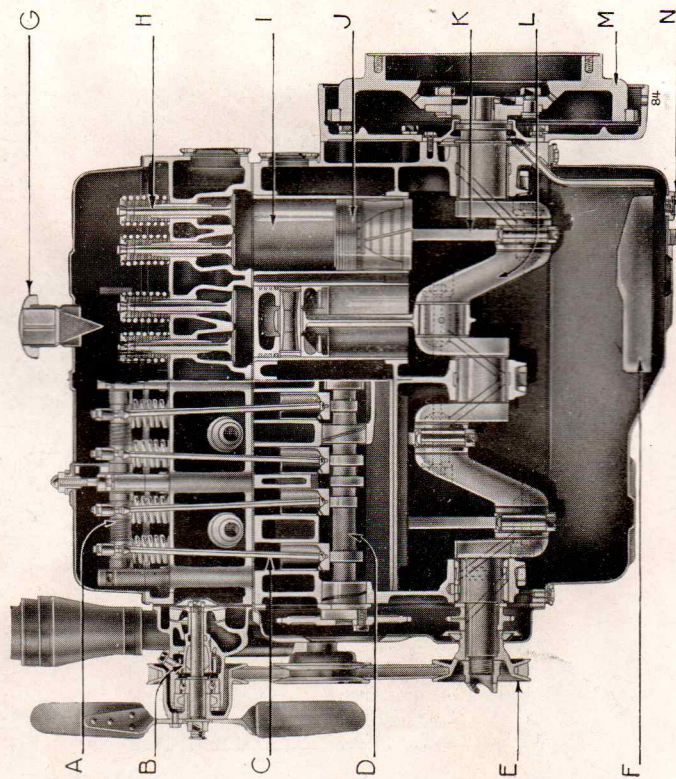


Fig. 9. — Coupe longitudinale du moteur.

- | | |
|------------------------------------|------------------------|
| A) Axe des culbuteurs. | H) Tige de soupape. |
| B) Presse-étoupe de pompe à eau. | I) Cylindre. |
| C) Tige de culbuteur. | J) Piston. |
| D) Arbre à cames. | K) Bielle. |
| E) Poulie. | L) vilebrequin. |
| F) Crépine d'aspiration d'huile. | M) Volant. |
| G) Orifice de remplissage d'huile. | N) Bouchon de vidange. |

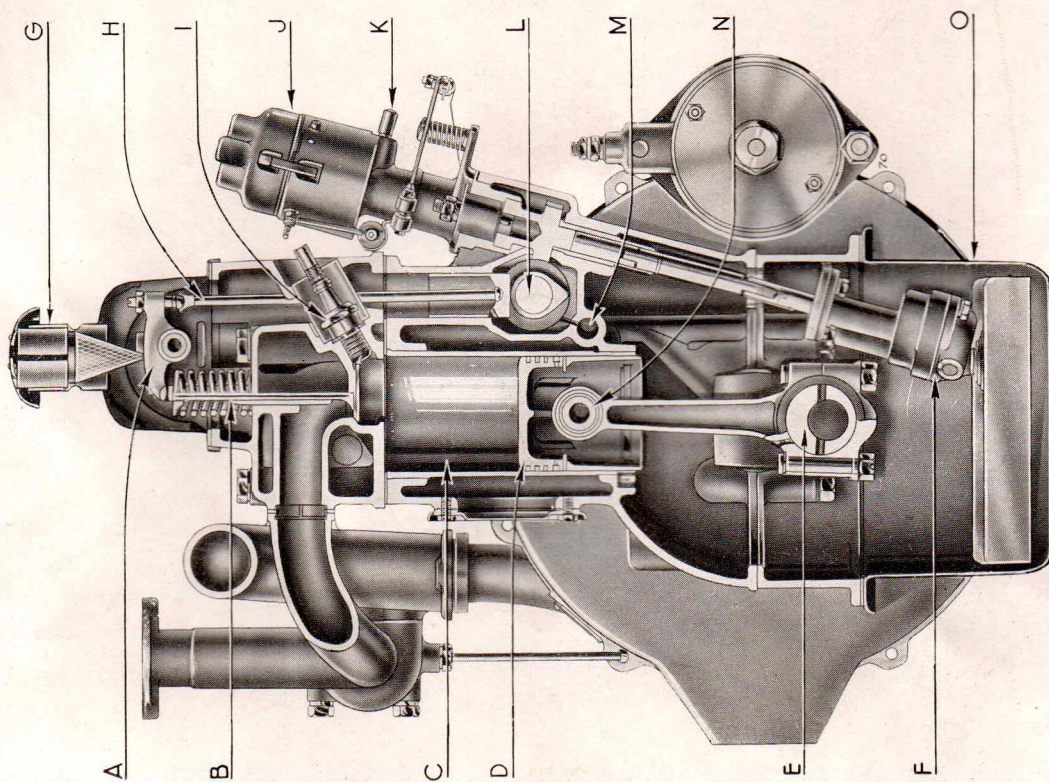


Fig. 10. — Coupe transversale du moteur.

- | | |
|-------------------------|------------------------------------|
| A) Culbuteur. | I) Bougie. |
| B) Tige de soupape. | J) Allumeur. |
| C) Cylindre. | K) Graisseur du distributeur. |
| D) Piston. | L) Arbre à cames. |
| E) vilebrequin. | M) Canalisations centrale d'huile. |
| F) Pompe à huile. | N) Axe de piston. |
| G) Remplissage d'huile. | O) Carter inférieur. |
| H) Tige de culbuteur. | |

Le carter supérieur forme un bloc dans lequel sont emmanchées les chemises de cylindres en fonte spéciale trempée.

— La culasse est rapportée, son étanchéité est assurée par un joint métal-plastique.

— Le vilebrequin repose sur 3 paliers antifrictionnés. Il est foré intérieurement pour la distribution d'huile sous pression aux bielles et à la chaîne de distribution.

— L'arbre à cames est commandé par une chaîne et supporté par 4 paliers. Il comporte en son milieu un pignon de commande de l'arbre de pompe à huile et du distributeur d'allumage, ainsi que l'excentrique de commande de la pompe à essence.

— Le graissage sous pression du moteur est assuré par une pompe à engrenages noyée dans la réserve d'huile.

— La circulation d'eau de refroidissement est activée par une pompe rotative placée à la partie supérieure avant de la culasse;

— Une capsule "Calorstat" placée dans la tuyauterie d'eau assure le réchauffage rapide de l'eau au départ jusqu'à 70°.

— Le distributeur d'allumage, placé sur le côté gauche du moteur, est commandé par l'arbre de pompe à huile. Il comporte un système d'avance automatique et une correction d'avance à la main.

— La dynamo 12 volts est du type anticompond. Elle est ventilée et comporte un système de réglage de tension de courroie par mouvement de bascule de la dynamo complète.

— La suspension, apériodique, du moteur au châssis se fait, à l'avant, par 2 supports caoutchouc, très élastiques, supprimant toute vibration, et à l'arrière par un support reposant sur deux coussinets en caoutchouc.

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

Le disque récepteur est garni sur ses deux faces de plateaux de friction, en matière spéciale,

La bague de centrage de l'arbre d'embrayage dans le bout du vilebrequin est composée d'un métal spécial poreux, qui tient en suspens l'huile nécessaire au graissage. *Ne jamais laver cette bague à l'essence.*

Boîte de vitesses. La boîte de vitesses fait corps avec le moteur. Il y a trois vitesses avant et une vitesse arrière, avec synchronesh aux 2^e et 3^e vitesses.

Pont arrière. La transmission du mouvement aux roues arrière se fait par roue et vis sans fin et par un différentiel à pignons coniques. Les arbres de commande de roues traversant les tubes de pont sont d'une pièce avec les pignons du différentiel.

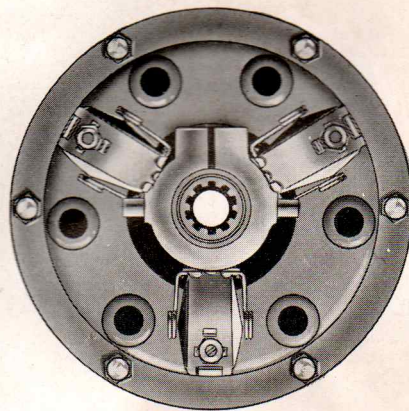
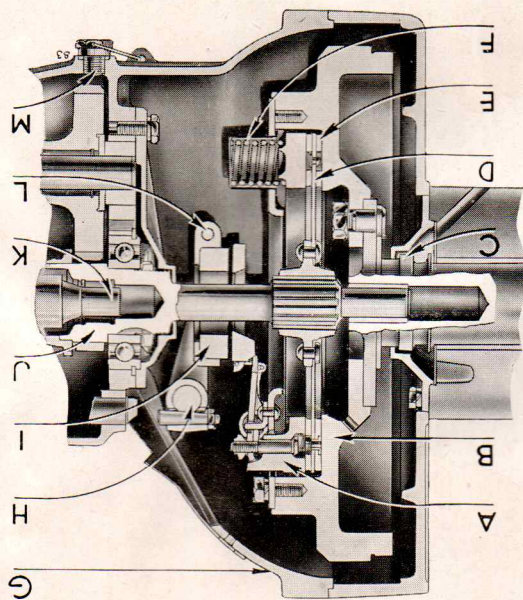


Fig. 11. — Vue de face et coupe de l'embrayage.

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| A) Plateau. | H) Arbre de débrayage. |
| B) Volant. | I) Butée. |
| C) Vilebrequin. | J) Arbre moteur. |
| D) Disque. | K) Arbre récepteur. |
| E) Garniture. | L) Axe de butée. |
| F) Ressort d'embrayage. | M) Orifice de vidange. |
| G) Carter. | |

Le pont est relié au châssis par les ressorts. Un tube, articulé par rotule sur la boîte de vitesses assure la poussée et la réaction. Il n'y a qu'un seul cardan reliant l'arbre récepteur de la boîte à l'arbre de transmission.

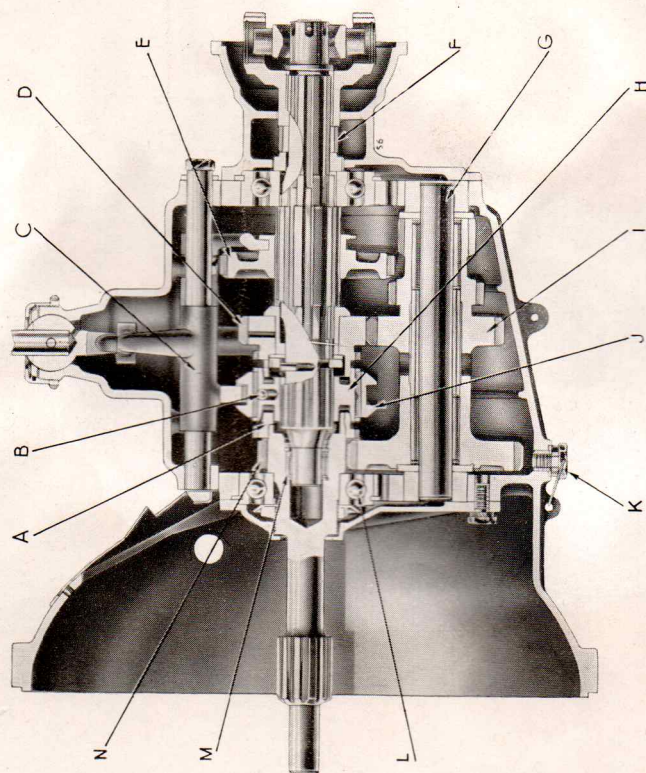


Fig. 12. — Coupe longitudinale de la boîte de vitesses.

- | | |
|---|------------------------------------|
| A) Bague de friction du synchromesh. | H) Moyeu du synchromesh. |
| B) Bille du synchromesh. | I) Pignon intermédiaire. |
| C) Fourchette. | J) Bague de manœuvre. |
| D) Pignon de 2 ^e vitesse. | K) Bouchon de vidange. |
| E) Balladeur de 1 ^{re} et marche AR. | L) Roulement de l'arbre moteur. |
| F) Pignon du compteur de vitesse. | M) Roulement de l'arbre récepteur. |
| G) Arbre intermédiaire. | N) Engrenage d'arbre moteur. |

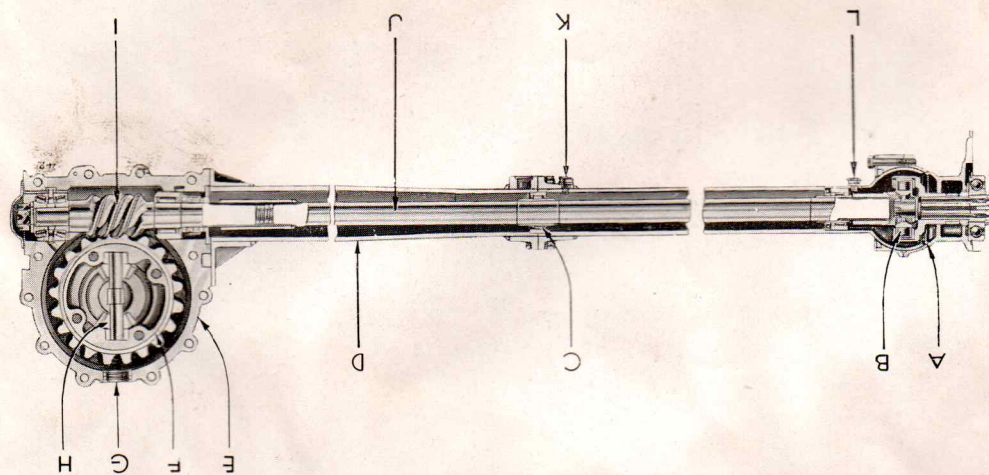


Fig. 13. — Coupe du pont arrière et de l'arbre de transmission.

- | | |
|--------------------------------------|--|
| A) Sphère de poussée et de réaction. | H) Différentiel. |
| B) Croisillon. | I) Vis sans fin. |
| C) Roulement intermédiaire. | J) Arbre de transmission. |
| D) Tube de poussée et de réaction. | K) Graisseur du roulement intermédiaire. |
| E) Carter du pont arrière. | L) Graisseur du joint de cardan. |
| F) Couronne. | |
| G) Orifice de remplissage. | |

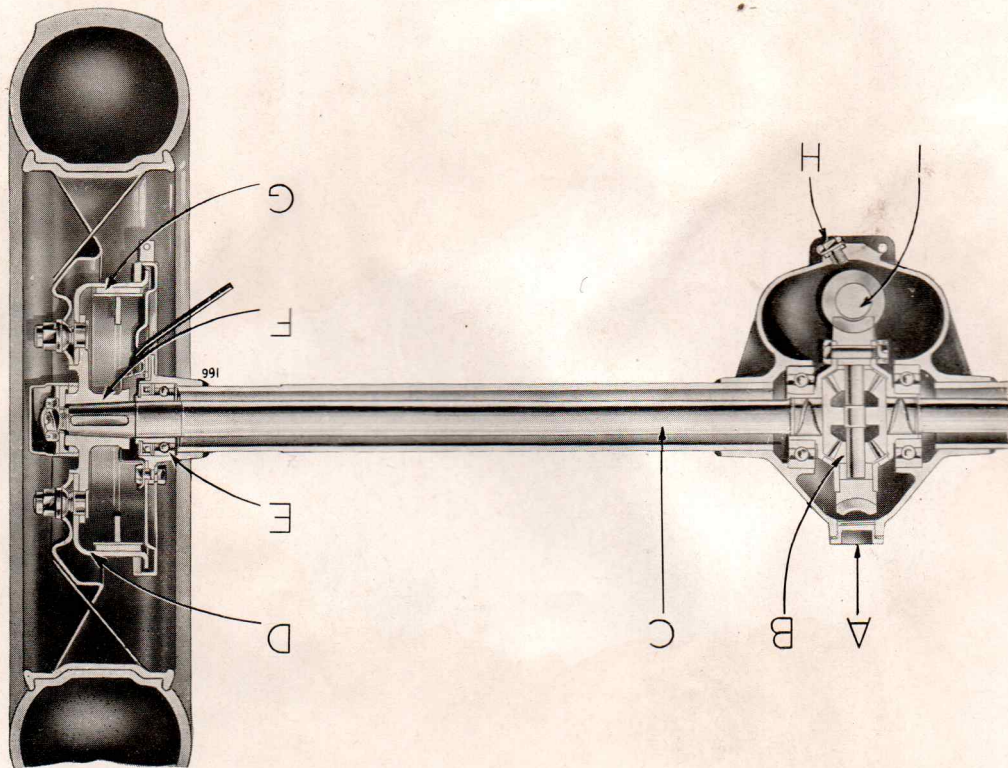


Fig. 14. — Coupe du pont arrière et d'une roue arrière.

- A) Bouchon de remplissage.
- B) Pignon.
- C) Demi-arbre de roue avec pignon.
- D) Tambour de frein.
- E) Roulement de roue.
- F) Moyeu.
- G) Garniture de frein.
- H) Bouchon de vidange.
- I) Vis sans fin.

Direction. La direction est du type à secteur et vis sans fin; montée sur roulements à rouleaux indérégables.

La colonne de direction renferme la commande du contacteur électrique placé à la partie inférieure du carter de direction et manoeuvré du centre du volant de direction.

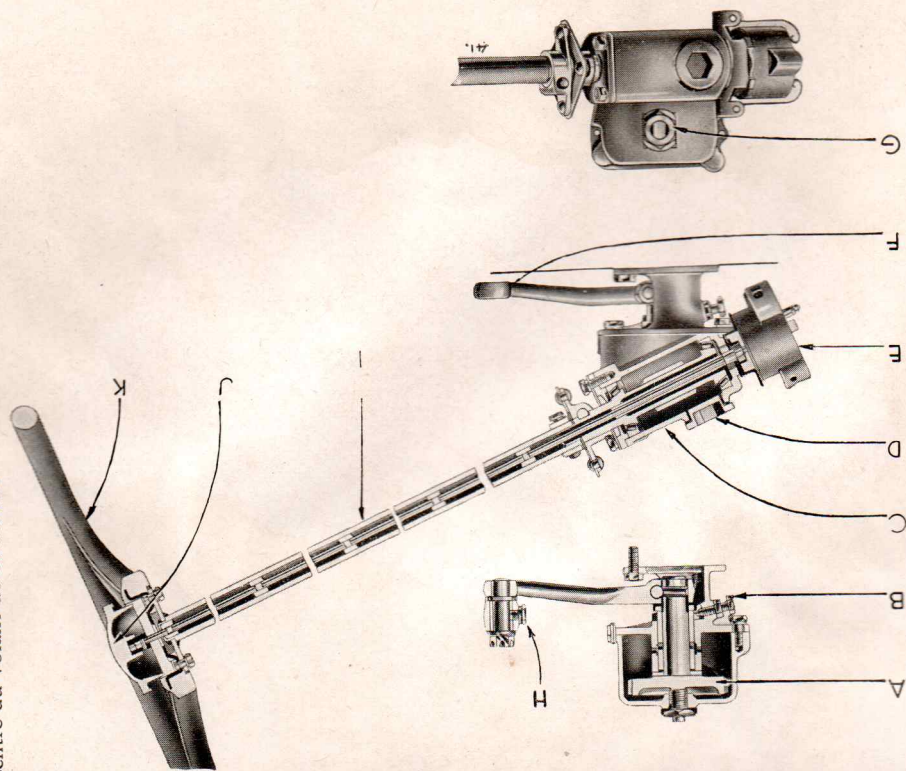


Fig. 15. — Coupe de la direction.

- A) Secteur.
- B) Vis de blocage.
- C) Carter de direction.
- D) Bouchon de remplissage d'huile.
- E) Commutateur.
- F) Levier de commande de direction.
- G) Vis de rattrapage de jeu.
- H) Graisseur de la commande de la barre de direction.
- I) Colonne de direction.
- J) Contacteur et commande d'avertisseur.
- K) Volant de direction.

Radiateur. Le radiateur, placé à l'intérieur de la calandre, est tenu sur le châssis en trois points :

- à la partie inférieure, il est monté sur un support fixé au milieu de la traverse avant du châssis.
- à la partie supérieure, il est relié à l'avant du tablier par deux tirants.

Freins. Les 4 roues sont munies de freins auto-centreurs à double action. La pédale de frein commande les freins sur les 4 roues, le levier à main commande les freins AR. Les commandes sont à câbles et gaines spéciales souples. (voir page 22).

Amortisseur Avant et Arrière.

Les amortisseurs sont du type hydraulique Peugeot à double effet. Les soupapes permettent de régler l'effet de l'amortisseur suivant la vitesse de déplacement de l'essieu.

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° centigrades). C'est l'huile spéciale extra fluide AM de la Vacuum Oil Company.

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.

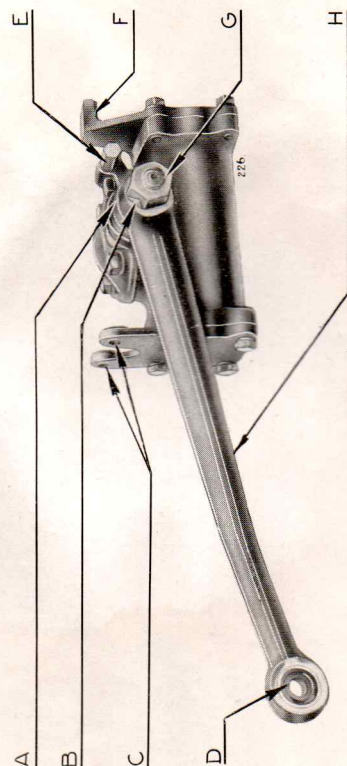


Fig. 16. — Amortisseur hydraulique arrière.

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

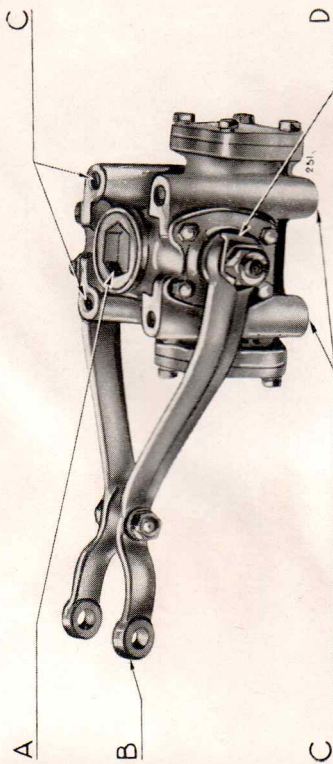


Fig. 17. — Amortisseur hydraulique avant.

- A). Bouchon de remplissage.
- B). Bras d'articulation côté route.
- C). Pattes de fixation au châssis.
- D). Frein d'écrou.

Réservoir d'essence.

Le réservoir est placé à l'arrière de la carrosserie. Sa contenance est d'environ 45 litres. Le remplissage se fait par une tubulure placée au centre de la roue de secours. Une jauge électrique à distance indique constamment le niveau, dès que le contact d'allumage est poussé.

L'essence est aspirée par une pompe à diaphragme commandée par l'arbre à cames et pourvue à la partie inférieure d'un levier de commande à main à manœuvrer verticalement.



4° Rebloquer l'écrout C du point fixe, en s'assurant que la *ron-*
delle est bien engagée dans les plats de l'axe et l'écrout B du centreur.

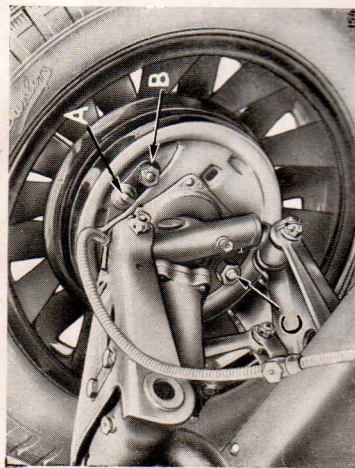


Fig. 21 et 22. — Réglage des freins AV et AR.
A) Tenon de réglage. B) Écrout de fixation
du centreur. C) Écrout de point fixe.

5° Régler très
soigneusement la lon-
gueur des câbles qui ne
doivent être ni tendus
ni lâches.

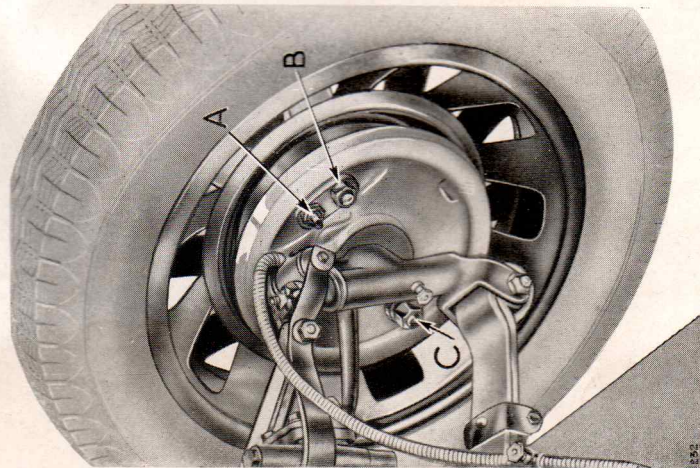
6° Monter chaque
roue sur cric, et agir sur
le dispositif de réglage
pour obtenir le desser-
rage de chaque roue.
Autant que possible, faire
le même nombre de crans
pour les 2 roues d'un
même essieu.

7° Passer à l'essai
sur route ou sur l'appareil
spécial de contrôle.

Pour l'essai d'ef-
ficacité sur route, il faut
éviter d'obtenir le pati-
nage des roues. Il vaut
mieux donner, en pleine
vitesse, un coup de frein
puissant et tâter de suite
à la main la chaleur des
poulies et resserrer les
freins les moins chauds.

En dernière véri-
fication, 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 est nécessaire
de les changer.



QUATRIÈME PARTIE

CARBURATEUR

Description - Fonctionnement - Réglage

Les voitures sont munies du carburateur Solex inversé à bi-starter.
Le bi-starter est un carburateur spécial indépendant du carbura-
teur principal; il donne un mélange très riche pour la mise en marche,
puis dans une seconde position il assure le ralenti accéléré du moteur.
Quand le moteur est chaud, il ne faut pas utiliser le starter, qui
rendrait le départ difficile par excès de richesse de mélange.

Réglage du ralenti Les voitures neuves sont *généralement livrées*
avec un ralenti réglé trop riche et trop rapide, car
il est impossible de réaliser un réglage correct avant la fin de la période
de rodage du moteur.

Le diamètre du gicleur de ralenti a été déterminé après de nom-
breux essais, il n'y a pas lieu, dans la majorité des cas de le modifier.

Pour obtenir un bon ralenti, dévisser la vis de butée Z qui règle
l'ouverture du papillon. A ce moment, le mélange est généralement trop
riche et le moteur galope.

Pour obtenir ensuite un ralenti régulier, on serrera progressi-
vement la vis de réglage W qui règle la richesse du ralenti jusqu'à ce que
le moteur tourne rond. En serrant la vis de réglage W on appauvrit le
mélange et on l'enrichit en la dévissant.

Après avoir effectué ce réglage, il se peut que le moteur tourne
trop vite, on agira alors à nouveau sur la vis de butée Z du volet pour
réduire la vitesse du moteur.

Pour réaliser un réglage correct, il faut que le moteur ne soit
pas trop chaud, un ralenti réglé juste comme vitesse de rotation quand
le moteur est bien chaud serait trop faible lorsque le moteur est tiède.

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Le réglage a été déterminé pour convenir aussi bien l'hiver que
l'été, dans les conditions normales d'utilisation :

Réglage.

Buse K..	..	..	..	19	Automaticité a	..	..	..	270
Gicleur Gg	..	..	..	100	Ralenti g	..	..	..	45

Starter.

Gicleur d'air Ga.	..	..	4	Gicleur d'essence Gs.	..	110
-------------------	----	----	---	-----------------------	----	-----

Si l'on désire un réglage spécial pour l'emploi de carburants spé-
ciaux, ou pour modifier les performances de la voiture, consulter nos
Services Techniques.

La dynamo est protégée contre les surtensions par un fusible placé sous le bouchon fileté. Si le fusible grille, on peut être assuré que le circuit est défectueux : mauvais portage des balais, desserrage de la borne, écart du fil de masse mal serré, mauvais contact au joncteur ou dans la canalisation. S'assurer que toutes les connexions sont bien serrées avant de remplacer le fusible.

Démarrreur Le démarreur est constitué par un moteur électrique portant un dispositif spécial appelé "Lanceur Roux".

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

Le contacteur qui permet d'envoyer le courant dans le démarreur est commandé par une tirette.

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 Ce commutateur, placé au bout du carter de direction, est commandé par une tige traversant la colonne de direction. Ne jamais le graisser et essuyer l'huile qui aurait pu s'y introduire, en provenance de la direction.

Phares et lanternes.

Les phares sont équipés de lampes à 2 filaments de 12 volts, 60 bougies. Le deuxième filament est placé dans une coupelle pour donner l'éclairage Code. Cette coupelle doit être placée en bas avec ses bords dans un plan horizontal.

Les lanternes avant et arrière ont des lampes de 3 bougies.

L'interrupteur stop est commandé par la pédale de frein, il doit être réglé pour s'allumer dès le début de la course de la pédale, il est équipé avec une lampe de 12 volts, 15 bougies.

Canalisations.

Maintenir les bornes bien serrées, principalement celles des câbles de démarrage.

Les canalisations de la lanterne arrière, du plafonnier, du stop, sont protégées par 2 fusibles montés sur une plaquette isolante placée sous le capot. Au montage, prendre soin de mettre l'épaulement de petit diamètre en dessous.

CONSEILS DE DÉPANNAGE

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

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.

TABLE DES MATIÈRES

Recommandations importantes.....	5	Caractéristiques principales...	7
Huiles de graissage	5	Tableau de bord	8

PREMIERE PARTIE

Conduite	9	Période de rodage	18
Entretien	15	Graissage	20

DEUXIEME PARTIE

DESCRIPTION DU CHASSIS NU

Train avant	25	Direction	33
Moteur	26	Freins et amortisseurs	34
Embrayage BV et PA	28		

TROISIEME PARTIE

REGLAGE ET PARTICULARITES DE MONTAGE

Réglage de la distribution.....	36	Réglage de freins	38
Bougies	37		

QUATRIEME PARTIE

CARBURATEUR

Réglage	41	Pompe à essence	44
---------------	----	-----------------------	----

CINQUIEME PARTIE

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batteries	45	Dynamo	49
Schéma de l'installation électrique	46	Démarrreur	50
Distributeur d'allumage	48	Conseils de dépannage	50