

102 bis, rue du Point du Jour

BILLANCOURT - (Seine)

V O I T U R E : S - 4 - E

BULLETIN DE MODIFICATIONS

M O T E U R :

POULIE DE DYNAMO :

Une poulie en acier embouti I6.647 g remplace l'ancienne poulie aluminium et est interchangeable.

VILEBREQUIN - BOUCHONS DES MANETONS :

Un nouveau montage de ces bouchons permettant plus facilement le dévissage pour nettoyage a été monté à partir de 70950.

Le freinage de la tête du boulon I6.856 est effectué par déformation de la collerette du bouchon I6.857 sur un pan de la tête.

POMPE A EAU :

La pompe à eau avec arbre en deux pièces et entraînement par tournevis a été remplacée à partir du n° 70.700 par une pompe à arbre unique et à joint caoutchouc spécial I7.53I ne nécessitant aucun entretien.

Le graissage des roulements doit être effectué comme à l'ordinaire par le graisseur situé sur le côté du corps de pompe.

ARBRE VERTICAL DE COMMANDE DE DISTRIBUTION.:

Un nouveau système de réglage est monté sur châssis 70.93I et la suite.

L'écrou supérieur de l'arbre qui maintient le pignon central sert au réglage de l'engrènement du couple spiral de commande de la partie inférieure; il importe donc de bien repérer la position angulaire de l'écrou avant tout démontage de manière à éviter tout tatonnement de réglage de l'engrènement par la suite. Ce réglage n'a besoin d'être fait qu'en cas de révision de moteur. L'engrènement doit se faire avec un jeu de I/10 environ, la portée vérifiée au bleu doit se faire de préférence depuis le petit bout de la dent jusqu'au milieu, ce qui assure un fonctionnement plus doux.

PONT ARRIERE - TUBE DE TRANSMISSION :

Les roulements supports de l'arbre de transmission en son milieu étaient primitivement du type à rouleaux élastiques. La disparition de ce modèle du marché européen nous a conduit à utiliser en lieu et place un roulement à aiguilles I7.630.

Au montage de l'arbre de transmission dans le tube de poussée, prendre les précautions nécessaires pour ne pas détériorer les cages de retenue des aiguilles ce qui pourrait provoquer la chute de celles-ci et détruirait le roulement.

ROULEMENTS D'EXTREMITÉ DES TROMPETTES ARRIERE :

Les roulements I7.602 de 35 x 73 x I7 normalisés, remplacent les roulements I6.487 de 35 x 80 x I4.

SUSPENSION AVANT - BRAS SUPERIEURS :

Les axes d'articulation sur bagues lisses en bronze ont été remplacés à partir du N° 70.900 par un montage sur roulements à aiguille. L'axe est lisse et le réglage du jeu latéral très important pour éviter un fonctionnement bruyant s'obtient en desserrant les boulons pinçant les branches du levier sur l'axe, puis en visant ou dévissant les écrous d'extrémités. Freiner et resserrer ensuite les boulons des leviers.

Le graissage doit se faire exclusivement à l'huile épaisse. Un montage à articulations caoutchouc est également prévu pour la suite à partir du N° 72.000.

L'axe central assemble les articulations qui sont pourvues d'une extrémité cônica assurant leur tenue dans le support du châssis.

Pour le montage, on écartera légèrement les fentes des alésages du bras avec des coins pour permettre le passage facile des articulations caoutchouc. On présentera le bras en face du support on passera d'un côté l'axe central sur lequel on aura déjà monté une articulation puis on enfilera l'articulation du côté opposé à la fois sur l'axe et dans le bras.

Serrer fortement, goupiller et régler la position exacte du levier sur les articulations avant de bloquer définitivement les boulons du bras.

Ce nouveau montage est prévu avec une articulation sphérique du côté de la roue. Les cuvettes de rotule sont réglables au moyen d'une cale-entretoise située entre elles et dont l'épaisseur est variable. L'axe en chandelle I7.870 bis remplace donc le I7.49 sur la chape de roue.

Pour les montages destinés à la transformation d'anciennes voitures la rotule de cet axe est excentré pour pouvoir choisir la position donnant le carrossage exact de I° en charge.

SUSPENSION AVANT - BRAS INFÉRIEURS :

Sur les châssis 70.630 et la suite les axes d'articulations des bras inférieurs sur bagues bronze ou fonte sont remplacés par

des paliers à aiguilles qui se montent en lieu et place de l'ancien dispositif à condition de changer en même temps les barres de torsion suivant la nomenclature spéciale. Cet ensemble est interchangeable avec l'ancien à paliers lisses.

De plus, sur les châssis 71.030 et les suivants la position de la main d'extrémité formant cage à rotule est réglable de manière à pouvoir régler le carrossage à sa cote normale en charge de 1°.

AXES MILIEU DES RESSORTS ARRIERE :

Cette articulation comportait primitivement une douille 16.310 emmanchée serrée dans l'étrier et tourillonnant sur l'axe cémenté trempé 16.309. Ce montage demandait un serrage bien déterminé de l'axe 16.309 annulant le jeu latéral de l'étrier mais sans forcer pour ne pas bloquer et empêcher le tourillonnement.

Voiture 70.504 et suivantes jusqu'à 70.922.

Le montage comprend une douille fixe 16.382 entretoise qui permet un blocage sans précautions de l'axe milieu sur laquelle tourillonne l'étrier 16.306 pourvu de 2 bagues de tourillonnement 16.310 bis.

Cette modification est applicable aux numéros antérieurs à 70.504 à condition de réalésier à 24 l'étrier 16.306.

Le montage définitif comprend une articulation caoutchouc 15.332. L'étrier 15.330 et le support 15.329 fixé au châssis sont spéciaux et ne peuvent s'adapter en remplacement.

JOINT DE TRANSMISSION A CARDAN :

Les deux demi-couronnes d'assemblage sont réunies entre elles par 4 vis. Les vis de 6 primitives ont été remplacées par des vis 16.360 a, de 7 pas 100, en acier spécial.

Nous conseillons particulièrement à l'occasion d'un démontage de vérifier et au besoin de mettre à jour ce montage.

SUSPENSION ARRIERE :

A partir du châssis 70.922 les ressorts arrière sont modifiés et comportent 8 lames. A la commande toujours spécifier s'il s'agit d'un ressort côté gauche 16.307 ou côté droit 16.307 bis. Ces ressorts ont une épaisseur légèrement plus forte et demandent des goujons de fixation d'étriers plus longs 17.929 ainsi que des étriers 16.311.

INSTRUCTIONS DIVERSES

MOTEUR : REGLAGE DES COUPLES SPIRALE :

Pour obtenir un engrènement correct en fonctionnement et sans bruit, la portée des dents examinée au bleu doit être du petit bout des dents jusqu'au milieu de la largeur de la denture, en hauteur elle doit se situer à la moitié environ de la hauteur totale de la dent.

Cette observation est valable pour le réglage correct des dentures des couples spirale des ponts arrière.

Nous rappelons ci-dessous quelques cotes de réglage utiles pour les moteurs S-4-E.

Jeu entre cames et galets de poussoir : 0,10 m/m

Réglage de distribution :

Ouverture admission : avant P.M.H. : 0,6 mm ou
20 mm sur le volant.

Fermeture admission : après P.M.H. : 21 mm
ou 150 mm sur le volant.
Ouverture échappement: avant P.M.B. : 15,5 mm
ou 130 mm sur le volant.
Fermeture échappement: après P.M.B. : 3 m/m
ou 140 mm sur le volant.

L'allumage réglé au point milieu de la tirette correspondant au point mort haut.

DYNAMO : Insuffisance de charge :

Vérifier la tension de la courroie; il faut que l'effort de glissement de la poulie soit au moins de 4 à 5 Kgs. à la jante.

SUSPENSION AVANT : Réglage :

Les barres de torsion doivent être réglées pour qu'à vide, la distance entre le dessous de la traverse avant et le sol soit de 300 mm, ce qui correspond à 275 mm. pour la voiture chargée.

Réglage du carrossage :

Ainsi qu'il est dit plus haut, sa valeur normale de 1° peut être réglée sur les chassis 71.030 et suivants, par le déplacement de la cage à rotule d'extrémité des bras inférieurs qui est montée à crémaillère. De plus les montages de rechange destinés à remplacer les articulations lisses sont pourvus de rotules supérieures excentrées par rapport à leur tige.

Au montage, il y aura lieu avant serrage définitif des écrous de fixation sur les chapes d'essieu, de vérifier le carrossage obtenu et au besoin de tourner la rotule de 180° pour obtenir une valeur convenable. En général, il faudra les tourner de manière à ce que la rotule soit vers l'intérieur.

DISQUES D' EMBRAYAGE :

Nous fabriquons actuellement des disques d'embrayage en toile caoutchoutée donnant toute satisfaction; il y a donc avantage lors d'un démontage à remplacer ceux des anciennes séries par les derniers modèles. Le remplacement d'un disque à moyeu caoutchouc par un de ces disques demande parfois une légère retouche au rebord intérieur du plateau d'embrayage qui pourrait venir toucher les rivets de la couronne extérieure.

