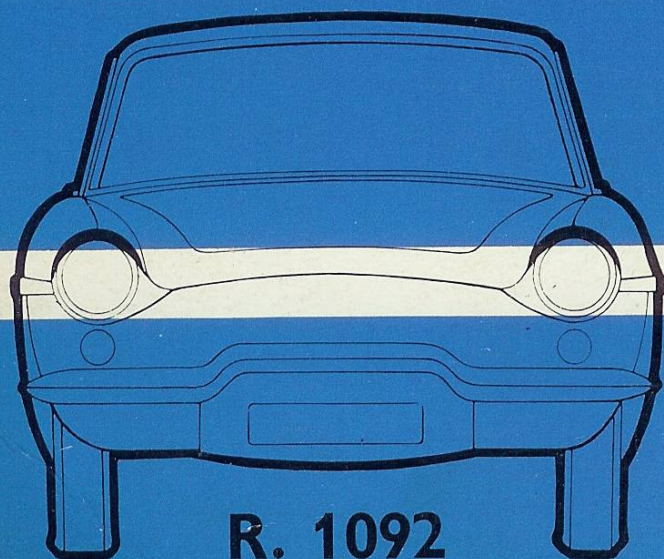
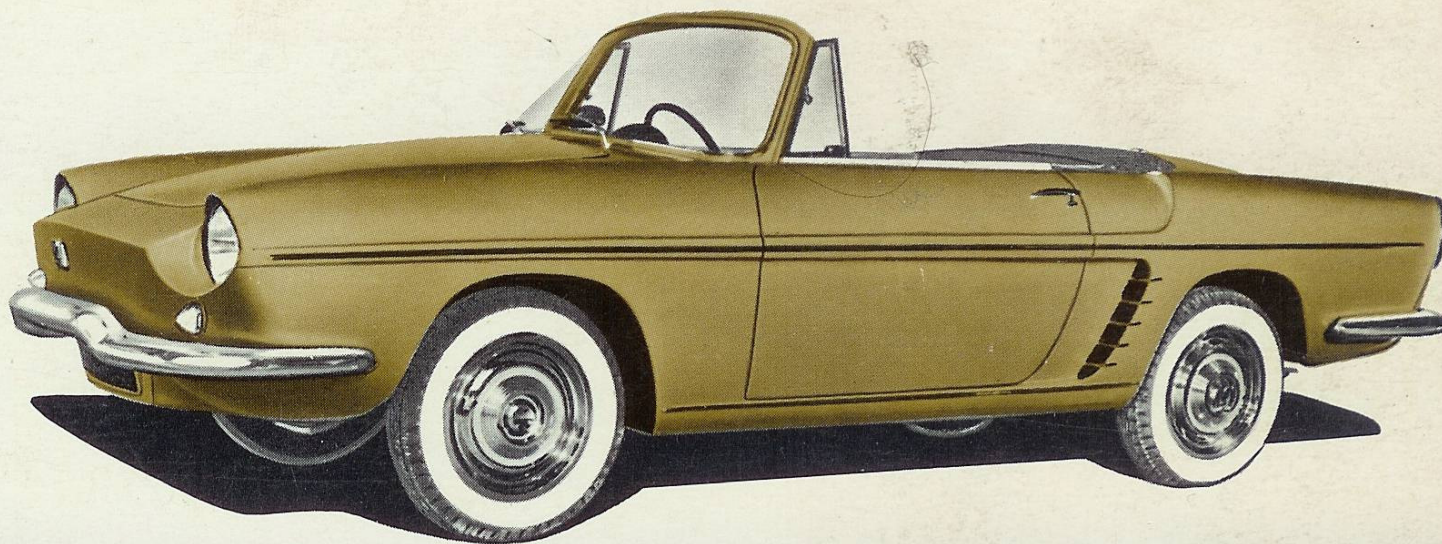


M. CHIVA

R.A. (craut)
R.A. (craut) 284-93



R. 1092

CONDUITE ET ENTRETIEN

N.E.
826

M. CHIVA

MECANICIEN -

St-PARGOIRE (Hérault)

R.M, Montpellier 806 - C.C.P. Montpellier 284-33

Cette RENAULT est maintenant la vôtre...

VOUS l'avez choisie pour ses lignes souples et son allure racée parce que vous êtes sensible à la beauté, aux performances et qu'elle répond à vos aspirations d'automobiliste sportif fervent de soleil et de grand air.

Avant de prendre le volant, vous souhaitez faire la connaissance de votre nouvelle voiture d'une façon plus approfondie. C'est pourquoi nous vous proposons de lire cette notice qui vous renseignera en détail sur tout ce qui fait son confort, la facilité de sa conduite, la simplicité et l'économie de son entretien, assuré partout dans le monde par 6.000 concessionnaires et agents à votre disposition.

Après quoi, vous partirez tranquille sur les routes heureuses de l'évasion où vous goûterez le vrai bonheur de conduire...

Mars 1960

INDEX ALPHABÉTIQUE

A

Accumulateurs.....	31 et 33
Allumage.....	6
Allume-cigare.....	9
Allumeur.....	33
Aménagement.....	9
Aménagements spéciaux ..	62
Antigel (voir Refroidisse- ment).....	30
Antivol.....	6
Avertisseurs.....	8

B

Batterie (voir Accumula- teurs).....	31 et 33
Boîte de vitesses.....	54
Bougies.....	34

C

Cabriolet convertible.....	15
Capacités.....	55
Capot du coffre à bagages.	9
Capot moteur.....	9

C

Capote.....	17
Caractéristiques du châssis.	4
Caractéristiques des lampes.	55
Carburateur.....	35
Cendrier.....	9
Changement de vitesse....	7
Chauffage.....	10
Climatisation.....	10
Commandes (Planche de bord).....	5
Conduite (Conseils).....	29
Contact.....	6
Courroies de ventilateur et de dynamo.....	35
Cric.....	45
Culbuteurs.....	36

D

Démarrage.....	6
Désembuage.....	10
Distributeur (allumeur)....	33
Dynamo (courroie).....	35
Dynamo (entretien).....	37

E

Eau (température).....	29
Éclairage.....	8
Éclairage intérieur.....	12
Embrayage (réglage).....	37
Entretien (tableau récapitu- latif).....	47
Essence.....	27
Essuie-vitre.....	12

F

Feux témoins sur tableau de bord.....	29
Filtres à air.....	38
Freins.....	39
Frein à main.....	40

G

Garantie.....	51
Généralités :.....	4
Gicleurs.....	35
Graissage (voir aussi sché- ma).....	41

INDEX ALPHABÉTIQUE

H

Huile..... 29 et 41

I

Identification..... 52
Incidents de fonctionnement 48
Indicateurs de direction... 8

J

Jauge d'huile..... 27

L

Lavage..... 41
Lave-vitre..... 13
Lampes 42 et 55
Lustrage..... 42

M

Mise en route du moteur... 28
Moteur..... 53

P

Phares..... 44
Pincement des roues avant. 46
Planche de bord..... 5
Pneumatiques 45
Portes..... 13

R

Radiateur (vidange)..... 31
Ralenti 35
Refroidissement 30
Rodage..... 32
Roue de secours..... 13
Roues (permutation)..... 45
Roues (pression de gonflement)..... 45

S

Schéma d'installation électrique..... 56
Schéma de graissage... 60 et 61
Sièges 14
Signalisation..... 8

T

Tableau de bord..... 5
Table des matières..... 69
Température d'eau..... 29
Toit amovible..... 15
Travaux d'entretien (Résumé)..... 47

U

Utilisation 27

V

Vidange du radiateur..... 31

GÉNÉRALITÉS

Longueur hors tout (L)..... 4,26 m
 Largeur hors tout (l)..... 1,578 m

Hauteur totale en charge (h) :

Coupé..... environ 1,30 m
 Cabriolet environ 1,31 m
 Empattement (e) 2,27 m
 Voie avant au sol (v)..... 1,25 m
 Voie arrière 1,22 m
 Garde au sol..... 0,155 m

Poids (à vide en ordre de marche) :

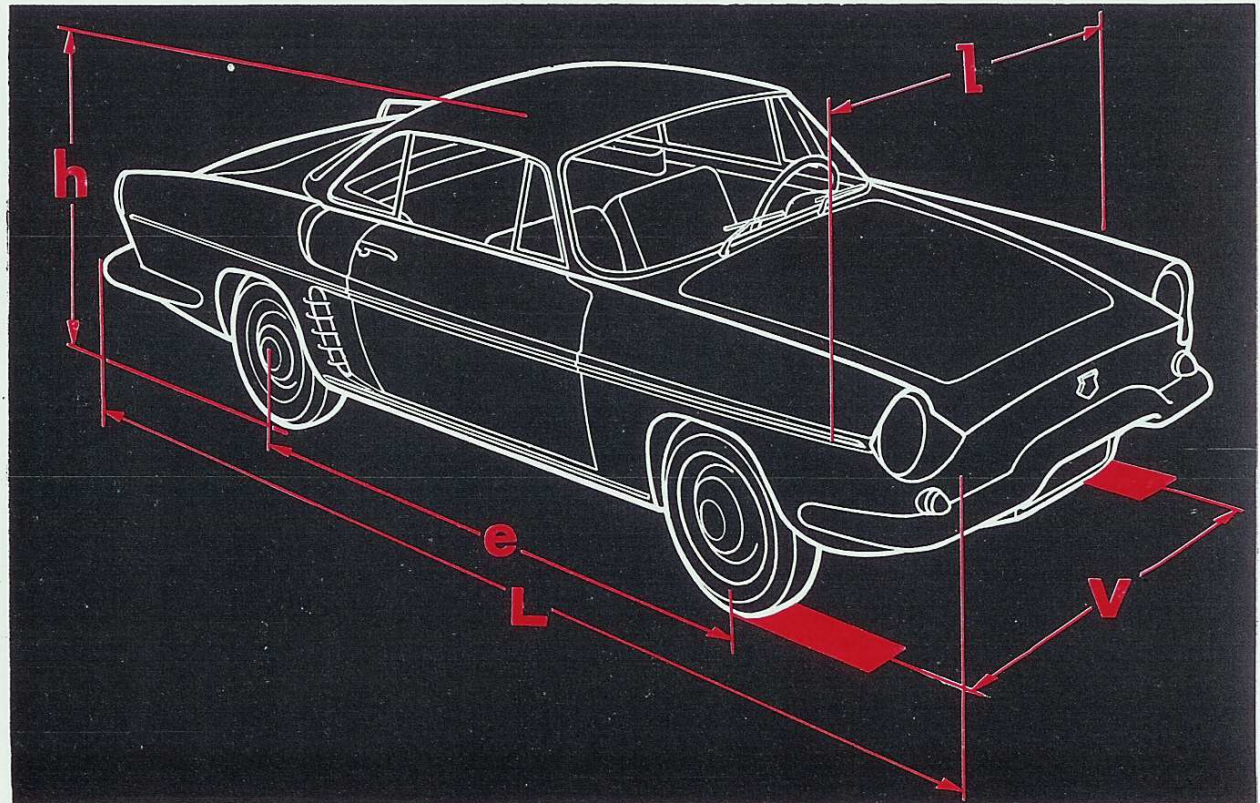
Coupé..... 760 kg
 Cabriolet avec toit..... 780 kg
 Poids total maxi en ordre de marche..... 1.100 kg
 Pincement des roues avant..... 3 à 5 mm
 Angle de chasse..... 10°
 Carrossage..... $0 \pm 1^\circ$
 Rayon de braquage (dans l'axe du pneu)..... 4,55 m
 Direction monobloc à crémaillère avec ressort de rappel.
 Couple conique..... 8×35

Suspension aérostable :

4 ressorts de suspension hélicoïdaux.
 1 barre de torsion à l'avant.
 4 amortisseurs télescopiques.
 2 coussins pneumatiques à l'arrière.
 2 tampons caoutchouc à l'avant.

Freinage :

Au pied : Hydraulique sur les 4 roues.
 A main : Mécanique sur les roues arrière



Pneus..... $\left\{ \begin{array}{l} 145 \times 380 \\ 5,5 \times 15 \end{array} \right.$

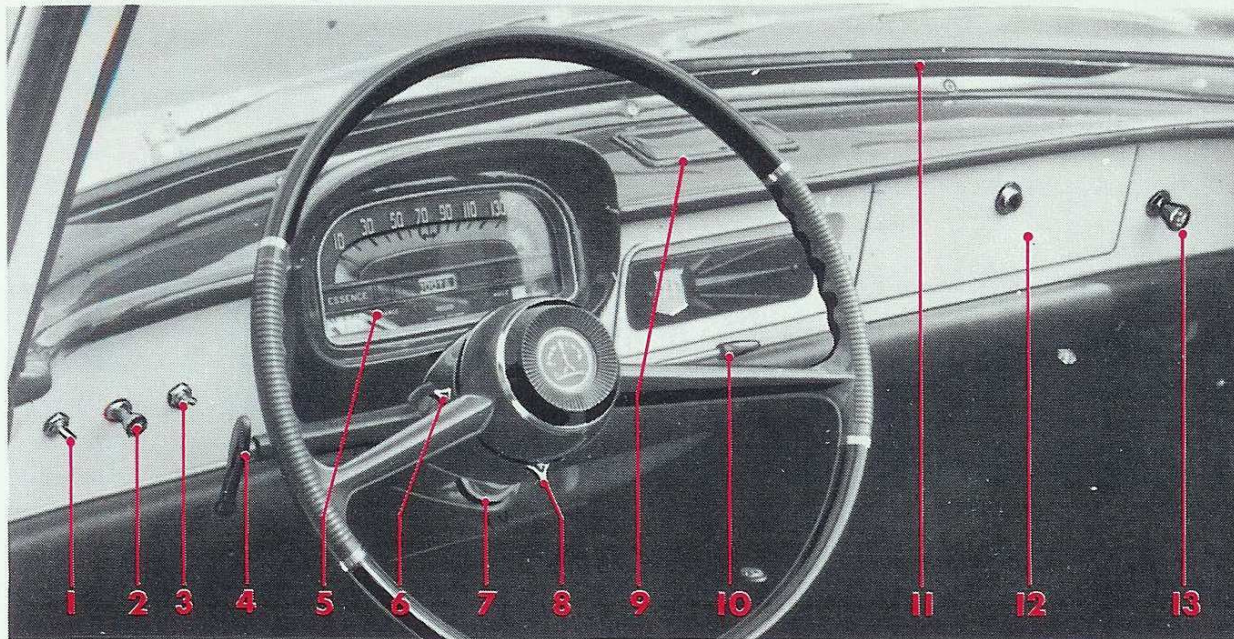
Pression de gonflement :
 Avant... 1 kg Arrière ... 1,6 kg

Nota. — Les pressions de gonflement indiquées ci-dessus sont également valables pour les pneus sans chambre à air.

Des pneus 135 × 380 X peuvent être fournis sur demande ; ils doivent être gonflés à 1,1 kg à l'avant et 1,7 kg à l'arrière.

COMMANDES USUELLES

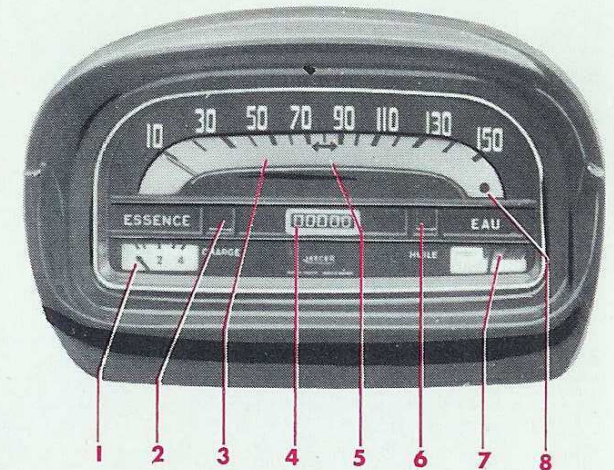
PLANCHE DE BORD ET COMMANDES



1. Interrupteur d'essuie-vitre.
2. Lave-vitre.
3. Interrupteur du ventilateur de chauffage.
4. Commande d'éclairage et d'avertisseur.
5. Tableau de bord.
6. Inverseur d'avertisseur ville-route.
7. Antivol Contact Démarrage.

8. Commande des feux de stationnement.
9. Cendrier.
10. Commande des feux indicateurs de direction.
11. Ouie de désembuage.
12. Vide-poches.
13. Allume-cigare.

TABEAU DE BORD



1. Indicateur de niveau d'essence.
2. Feu témoin de charge.
3. Tachymètre.
4. Compteur totalisateur.
5. Témoin des feux indicateurs de direction.
6. Feu témoin de pression d'huile.
7. Thermomètre d'eau.
8. Feu témoin des feux avant.

COMMANDES USUELLES

ANTIVOL - CONTACT - DÉMARRAGE

Ces trois commandes résultent des différentes positions de la clé de contact introduite dans l'antivol situé sous le volant.

Pour tourner la clé il est nécessaire d'effectuer une légère pression. **Si la direction est verrouillée**, on facilitera le début de la rotation en manœuvrant légèrement le volant.

Pour commander le démarreur, il faut tourner la clé à fond.

Dès les premières explosions, laisser revenir la clé. Un ressort la rappelle à la position « MARCHÉ ».

La clé ne peut être retirée qu'à la position « GARAGE » ou à la position « STOP ».

Pour verrouiller la direction, il ne suffit pas de retirer la clé à la position « STOP », il faut tourner le volant à droite ou à gauche pour que le pêne rentre dans son logement.

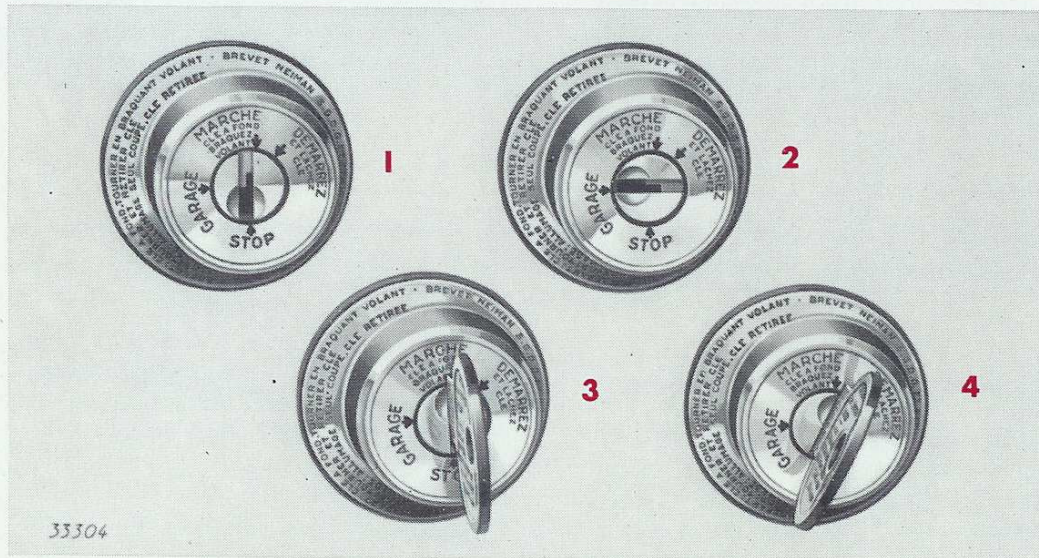
Position 1 — « STOP ». — Clé retirée. — Allumage coupé. — Direction bloquée.

Position 2 — « GARAGE ». — Clé retirée. — Allumage coupé. — Direction libre.

Position 3 — « MARCHÉ ». — Clé bloquée. — Allumage en circuit.

Position 4 — « DÉMARRAGE ». — Allumage en circuit.

Si vous avez perdu vos clés et négligé d'en noter le numéro vous le trouverez gravé sur le disque placé sous l'interrupteur : démonter ce dernier.



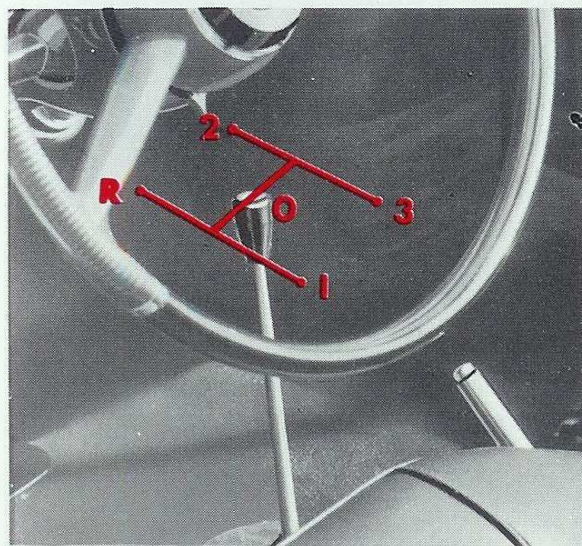
COMMANDES USUELLES

CHANGEMENT DE VITESSE

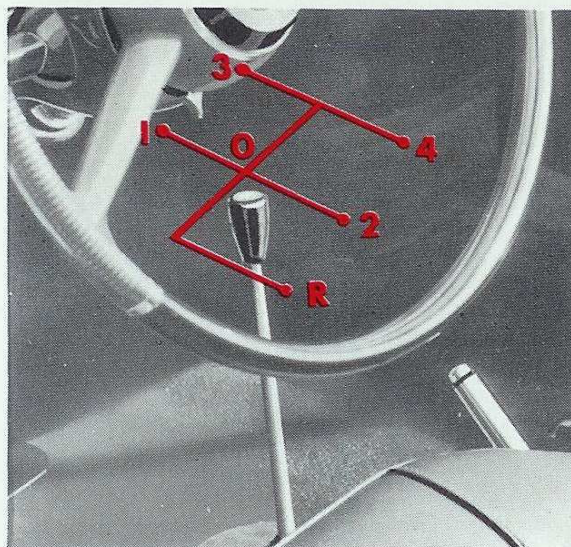
La voiture peut être équipée, soit d'une boîte 3 vitesses, soit d'une boîte 4 vitesses.

Les figures qui suivent indiquent pour chacune d'elles les positions du levier correspondant aux différents rapports de vitesses.

Boîte 3 vitesses.



Boîte 4 vitesses.



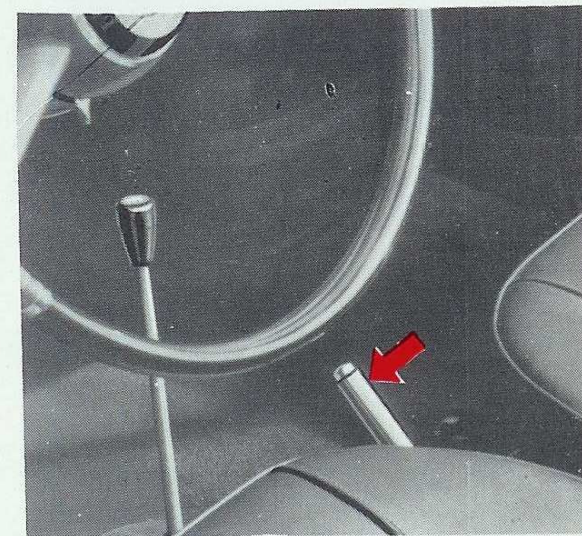
Pour le déplacement latéral du levier en vue de prendre la marche arrière, il faut donner un coup sec vers la gauche pour franchir un point dur dont le but est d'éviter une fausse manœuvre pendant la marche.

FREIN A MAIN

Pour freiner, tirer le levier vers l'arrière. Un cliquet le maintient en position de serrage.

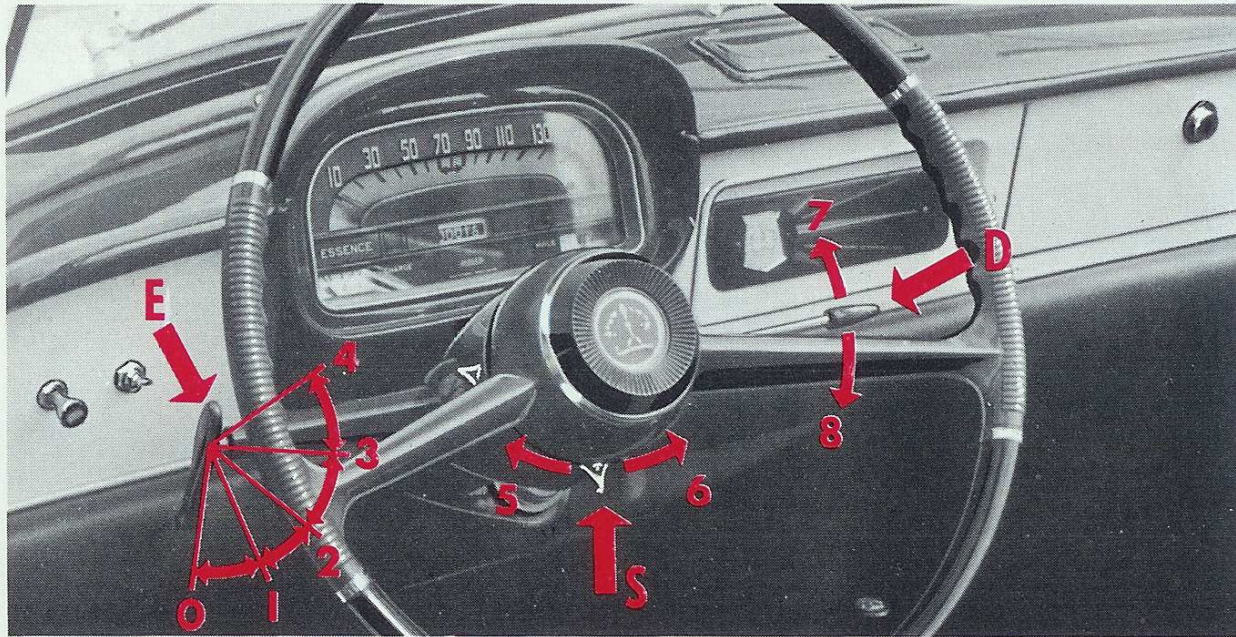
Pour desserrer le frein à main, appuyer sur le bouton-poussoir situé à son extrémité afin de libérer le cliquet.

Le frein à main n'est à utiliser que pour immobiliser la voiture, ou si nécessaire, comme frein de secours.



COMMANDES USUELLES

SIGNALISATION



Les principales commandes de signalisation (éclairage, avertisseurs) sont groupées sous le volant.

E. Éclairage

0. Extinction.

1. Feux de position (lanternes).

2 et 3. Feux de croisement (codes).

4. Feux de route (phares).

S. Feux de stationnement

5. Feu gauche.

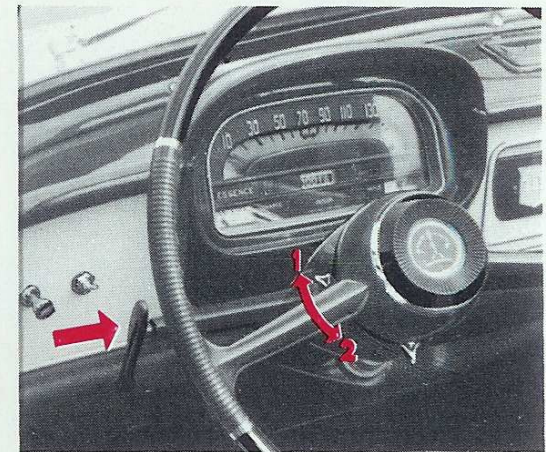
6. Feu droit.

D. Feux indicateurs de direction

7. Feu gauche.

8. Feu droit.

Les avertisseurs sont commandés par une pression sur l'extrémité de la manette d'éclairage;



1. Avertisseur « route ».

2. Avertisseur « urbain ».

un inverseur permet d'obtenir le son « route » ou le son « urbain ».

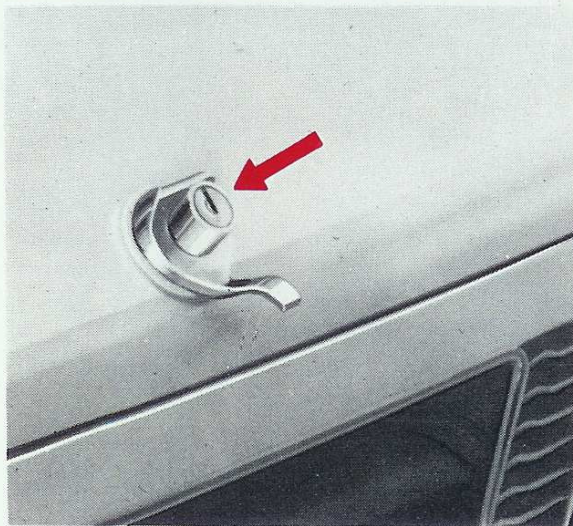
AMÉNAGEMENT — CONFORT

ALLUME-CIGARE

Exercer une pression sur le bouton (page 5). Celui-ci revient automatiquement dès que le filament est rouge.

CAPOT MOTEUR

Le bouton-poussoir qui verrouille le capot moteur comporte une serrure qui utilise la clé de contact.



Pour ouvrir, vous enfoncez le bouton-poussoir et levez le capot à l'aide de la poignée.

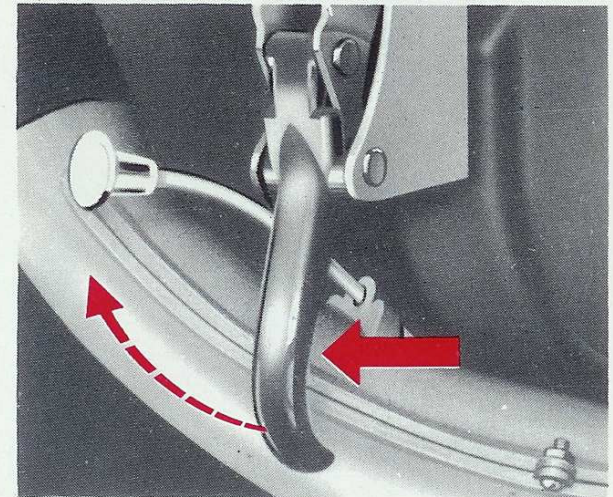
Le capot levé est maintenu ouvert automatiquement par un compas d'arrêt.

Ce dernier n'a pas à être touché lors de la fermeture du capot.

CAPOT DU COFFRE A BAGAGES

Pour ouvrir le capot avant, il faut d'abord le déverrouiller en tirant vers l'arrière la poignée située sous la planche de bord (dans l'axe de la voiture). Ensuite, le capot est facilement ouvert et maintenu dans cette position par un dispositif d'arrêt semblable à celui du capot moteur.

Pour fermer, on abaisse le capot sans essayer d'obtenir sa fermeture complète en appuyant dessus.



La fermeture ne peut se faire que de l'intérieur en agissant sur la poignée de verrouillage.

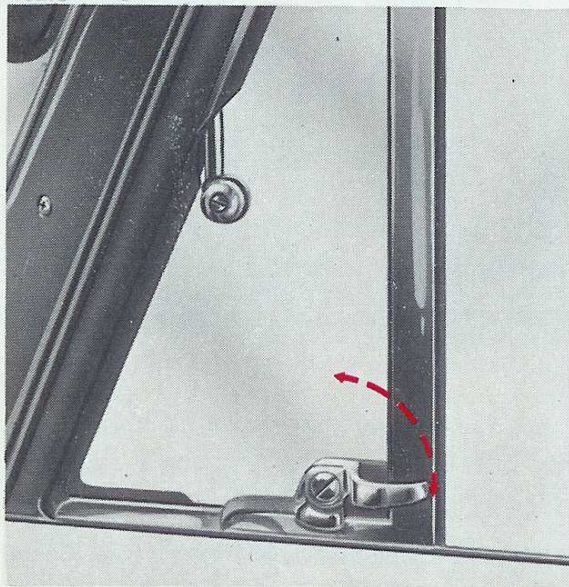
CENDRIER

Pour sortir le cendrier et vider les cendres, donnez un léger coup sur le fond en passant la main sous la planche de bord.

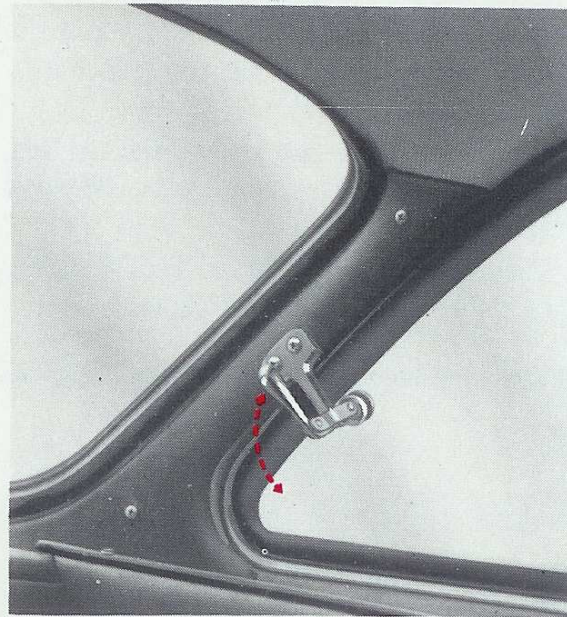
AMÉNAGEMENT — CONFORT

CLIMATISATION

La climatisation assure le confort en toutes saisons :



L'été, l'aération est assurée : à l'avant, par les glaces descendantes et les glaces pivotantes; à l'arrière (sur le modèle « Coupé »), les glaces peuvent être entrebâillées.

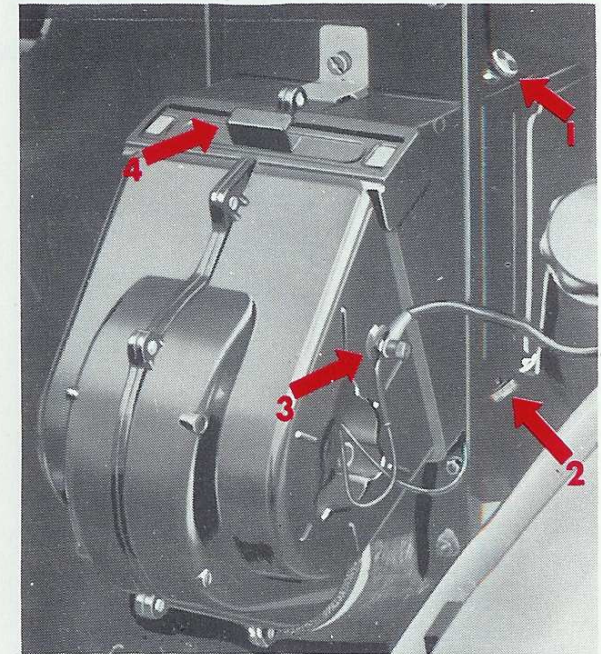


L'hiver, le chauffage et le désembuage sont réalisés par air chaud.

Un appareil logé dans le compartiment moteur comporte :

— un radiateur auxiliaire traversé par l'eau chaude sortant du moteur;

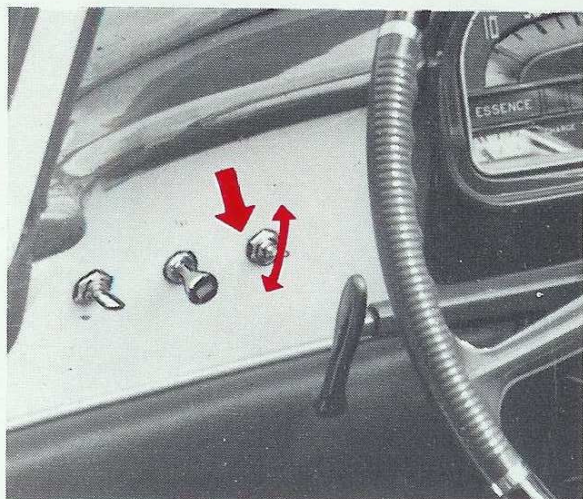
— un ventilateur centrifuge qui chasse l'air réchauffé vers une boîte de distribution fixée sous la planche de bord.



1. Bouchon de purge.
2. Bouchon de vidange.
3. Borne de connexion.
4. Écran filtrant (voir chapitre Entretien - Filtres à air).

AMÉNAGEMENT — CONFORT

CLIMATISATION (Suite)



Le ventilateur est entraîné par un moteur électrique dont l'interrupteur est sur la planche de bord. Il ne fonctionne que lorsque le contact d'allumage est mis.

Pour obtenir le chauffage et le désembuage :

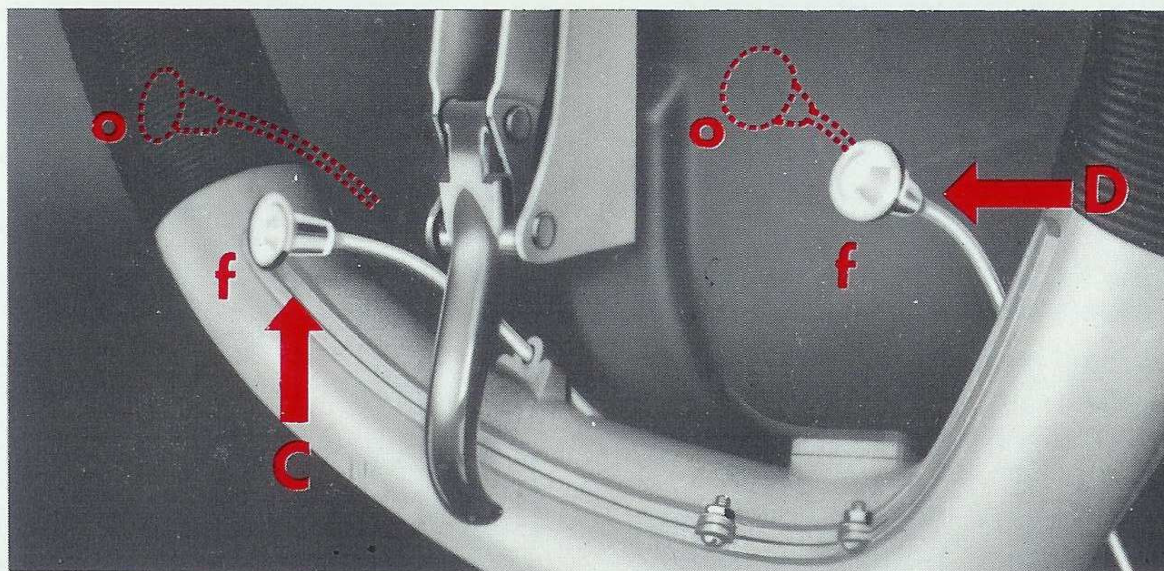
Dès la mise en route du moteur :
— Basculez l'interrupteur sur la planche de bord.

— Tirez à fond le seul bouton D pour obtenir le désembuage maximum; le rideau d'air, même froid, sera efficace.

Deux ou trois minutes après la mise en marche, vous disposez d'air chaud

— **Bouton C tiré à mi-course :**
L'air chaud est également réparti entre le chauffage et le désembuage.

— **Bouton C tiré à fond :**
La presque totalité de l'air chaud assure le chauffage; très peu d'air est dispo-



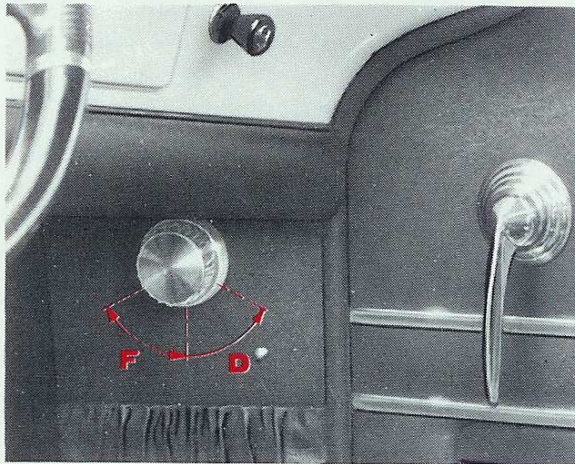
C. Chauffage. D. Désembuage. o. Ouvert. f. Fermé.

que vous pouvez répartir comme il vous plaît en agissant sur le bouton C (chauffage) :

nible au désembuage (si vous fermez le désembuage en poussant le bouton D, vous obtenez le chauffage maximum).

AMÉNAGEMENT — CONFORT

ÉCLAIRAGE INTÉRIEUR



F. Fonctionnement.

D. Démontage.

En tournant le globe, **sans appuyer**, on obtient soit :

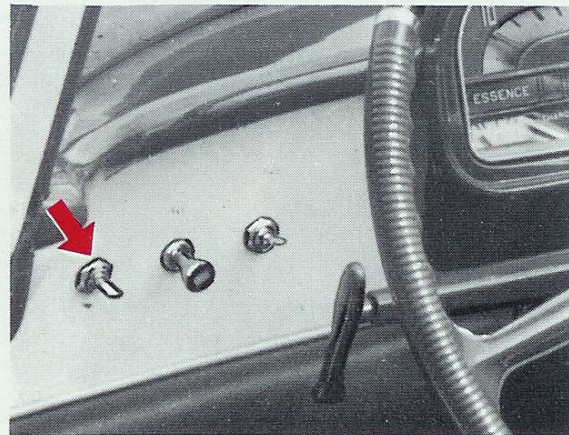
- un éclairage continu (quelle que soit la position de la porte);
- un éclairage intermittent (il fonctionne lorsque la porte correspondante est ouverte);
- l'extinction pour toute position de la porte.

La rotation du globe est limitée par deux crans.

En appuyant sur le globe et en le tournant « sens inverse d'horloge », on le retire facilement pour changer une lampe.

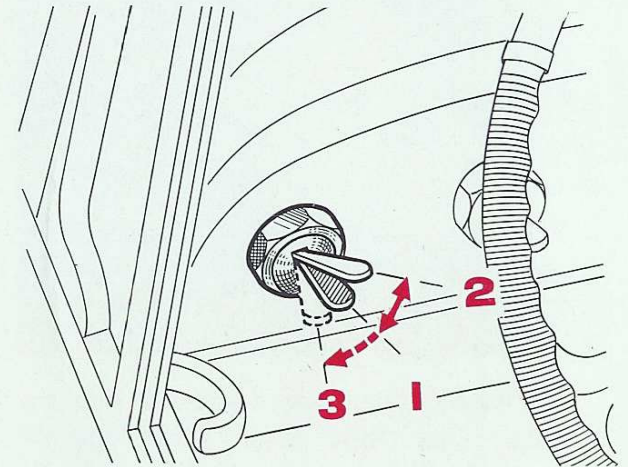
ESSUIE-VITRE

On met l'essuie-vitre en marche en basculant vers le haut (2) l'interrupteur situé à l'extrême gauche de la planche de bord.



Pour l'arrêter, on ramène l'interrupteur vers le bas (1), mais les balais

s'arrêtent dans une position quelconque; pour qu'ils reviennent à la position horizontale, il faut appuyer à nouveau vers le bas (3) sur la manette de l'interrupteur.



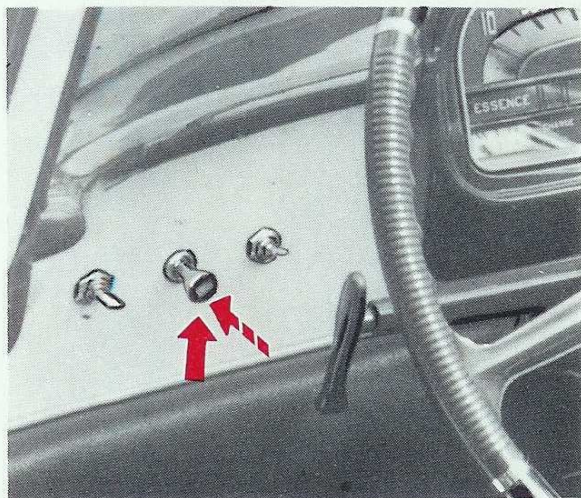
On peut faire varier la plage du balayage par le décalage angulaire des balais sur leur axe.

Lorsque le balai est basculé vers l'avant, on peut le sortir de l'axe et le remettre en place avec une orientation différente (emmanchement cranté).

AMÉNAGEMENT — CONFORT

LAVE-VITRE

Il permet, en roulant, le nettoyage du pare-brise. Pour l'utiliser, il suffit d'appuyer sur un bouton situé sur la planche de bord.



Ensuite, faire marcher l'essuie-vitre pendant quelques instants.

Le récipient du lave-vitre est situé dans le coffre à bagages.



Le liquide utilisé pour son remplissage ne doit pas être à base d'alcool lorsque la poche est en plastique souple.

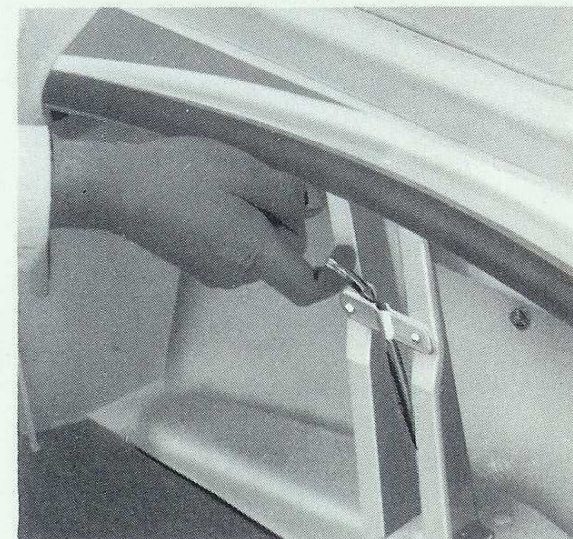
PORTES

Deux larges portes permettent d'accéder facilement aux sièges avant et arrière.

Les poignées des portes comportent chacune une serrure qui utilise la clé de contact.

ROUE DE SECOURS

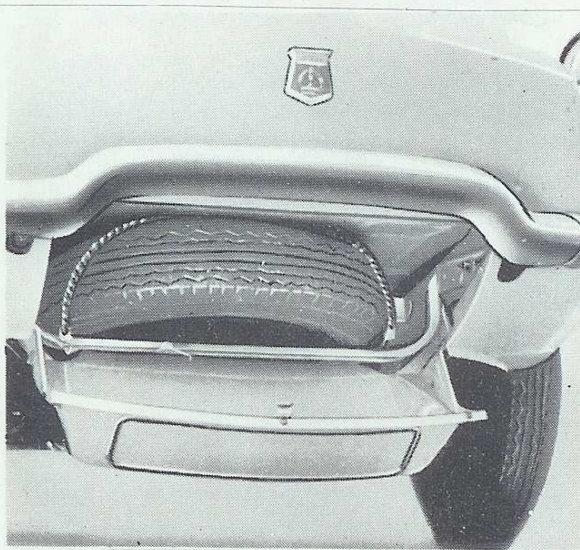
Elle est située sous le coffre à bagages; il faut d'abord ouvrir ce dernier, puis tirer sur l'anneau situé à l'avant du coffre à bagages.



AMÉNAGEMENT — CONFORT

ROUE DE SECOURS (Suite)

La plaque d'immatriculation s'abaisse et démasque la roue de secours maintenue par un sandow.



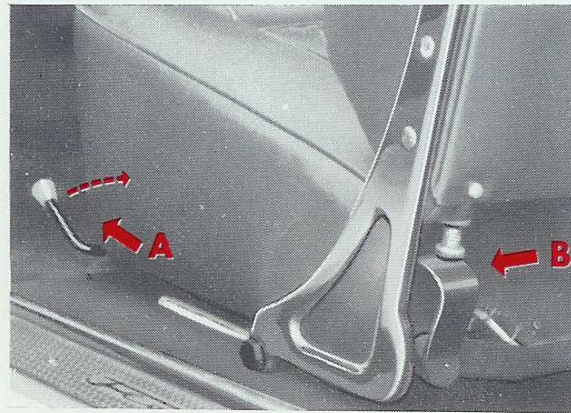
Pour débrider la roue, étirer le sandow pour le faire passer sous la roue.

SIÈGES

Sièges avant.

Le conducteur et le passager peuvent avancer ou reculer leur siège pour le mettre à leur convenance.

Chaque siège porte à sa base un levier (A) qu'il suffit de ramener vers l'arrière pour rendre le siège mobile.



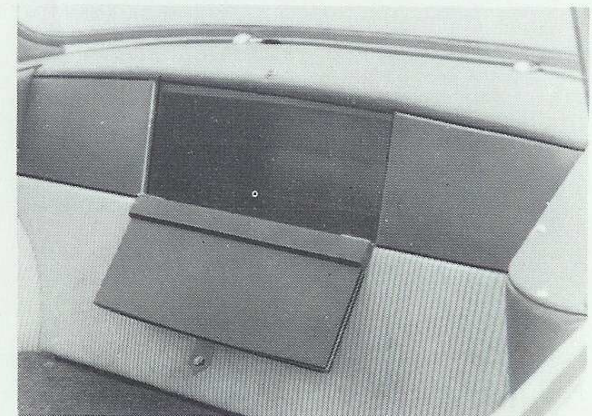
En outre, l'inclinaison des dossiers est réglable par les deux vis (B) (débloquer les contre-écrous).

Pour accéder aux places arrière, incliner les sièges vers l'avant.

Siège arrière.

Lorsque l'arrière doit recevoir des bagages, le dossier est rabattu sur le siège pour protéger le coussin; inversement, si l'arrière doit être occupé par des passagers, le dossier doit être relevé et fixé à la paroi arrière par une patte avec bouton-pression.

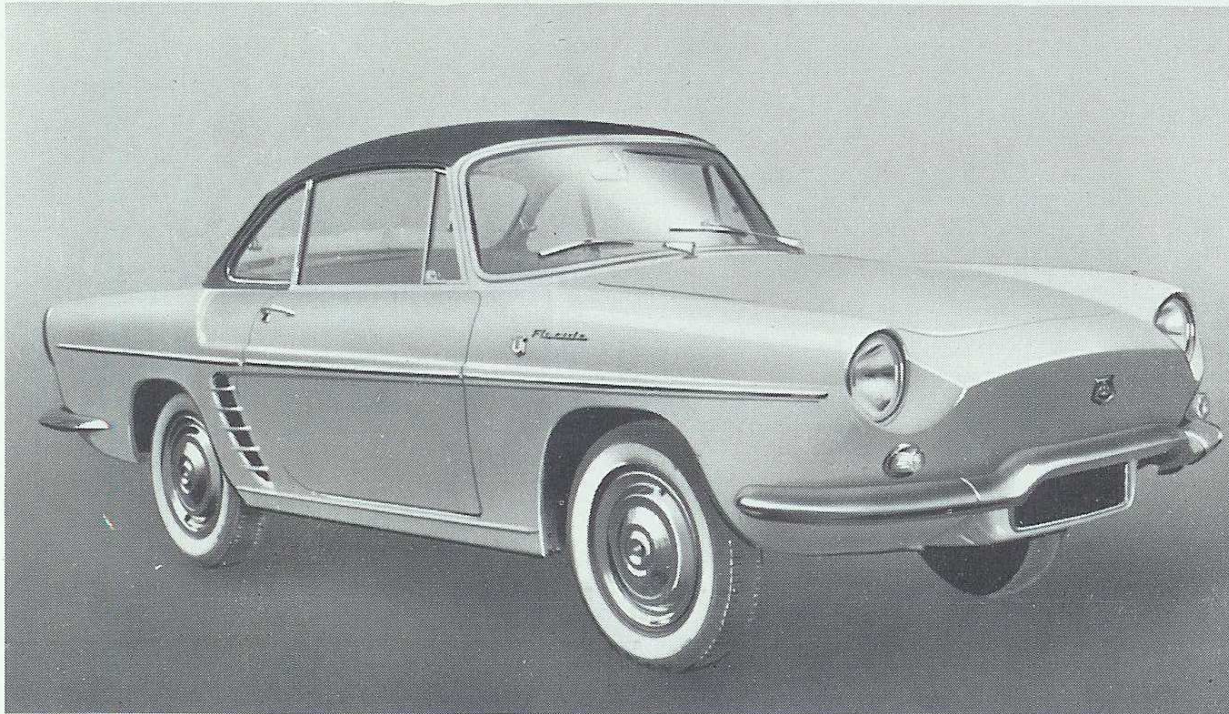
Lorsque la voiture est un « coupé », la partie supérieure du coffre est fermée, un panneau rabattable permet d'y loger quelques menus objets.



AMÉNAGEMENT — CONFORT

CABRIOLET CONVERTIBLE

Les avantages du cabriolet convertible vous sont connus.



Deux voitures en une seule :

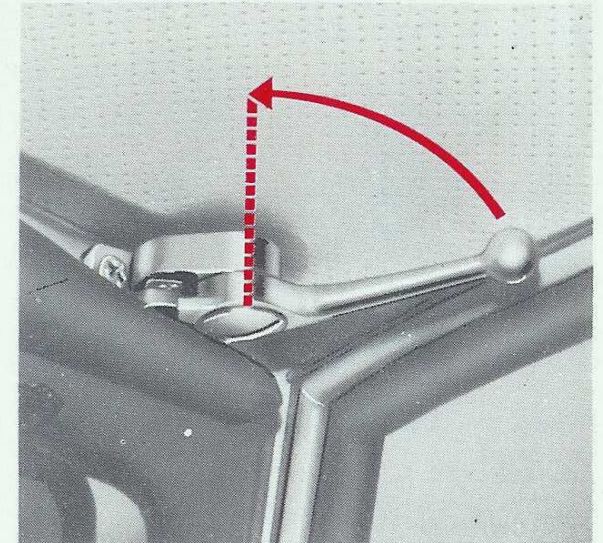
- un coupé pour l'hiver,
- un cabriolet pour l'été.

Pour mener facilement à bien ces transformations, il vous suffira d'observer les indications qui suivent; elles

vous guideront pour la dépose du toit amovible, pour la mise en place, le pliage et la dépose de la capote.

DÉPOSE DU TOIT AMOVIBLE

Trois groupes de verrous assurent la fixation du toit amovible :

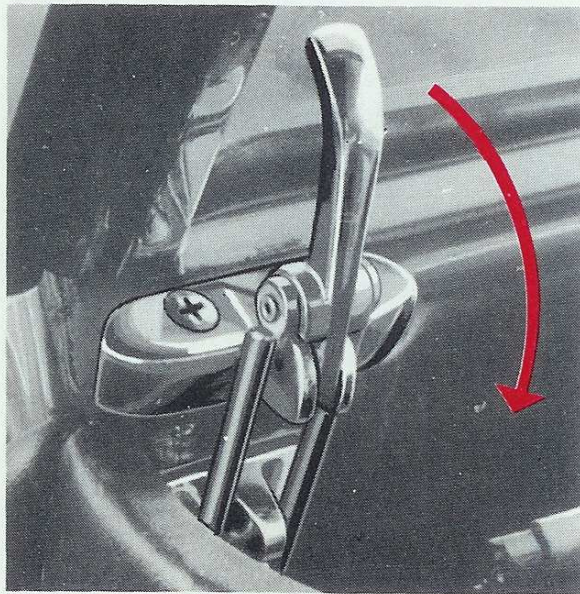


— Deux fixations avant par leviers à came, situés au-dessus du pare-brise ; pour déverrouiller, les leviers sont à ramener vers le centre.

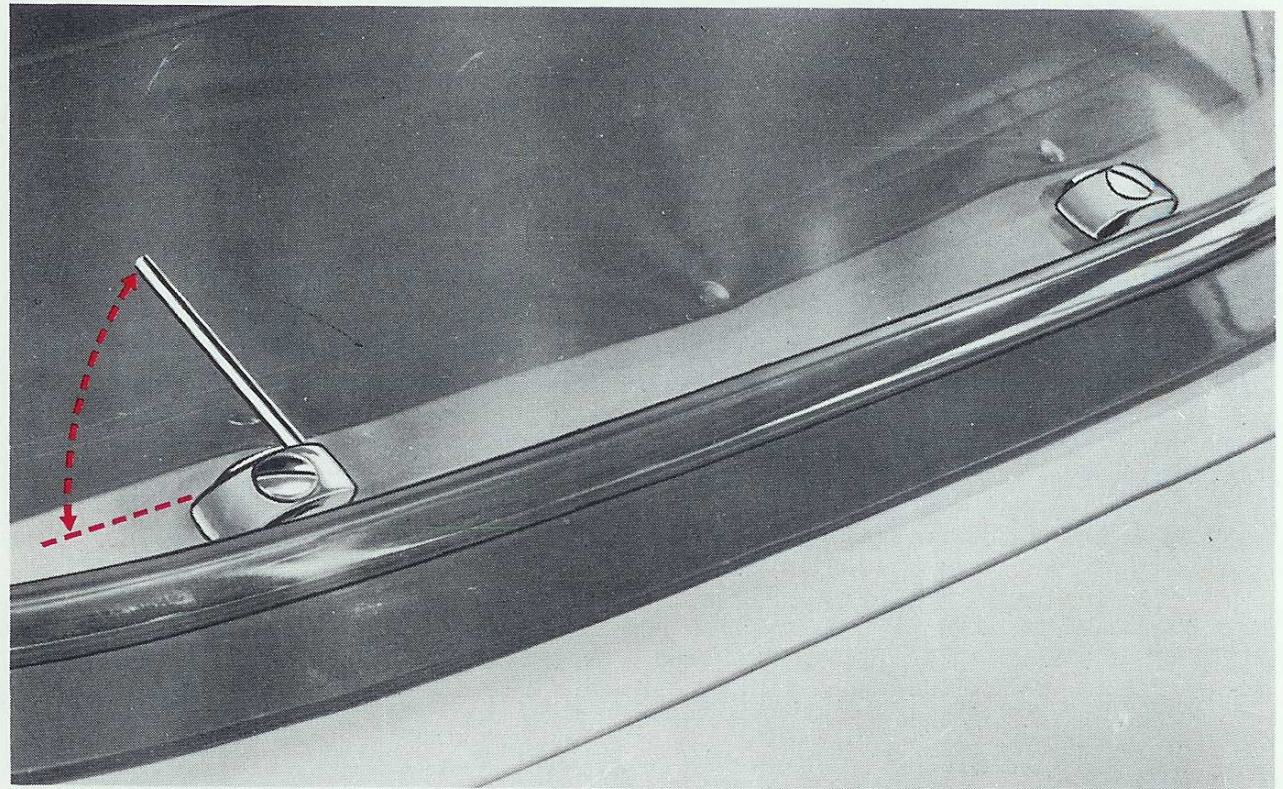
AMÉNAGEMENT — CONFORT

CABRIOLET CONVERTIBLE (Suite)

— **Deux fixations latérales;** en abaissant les leviers, on peut dégager les étriers des crochets.



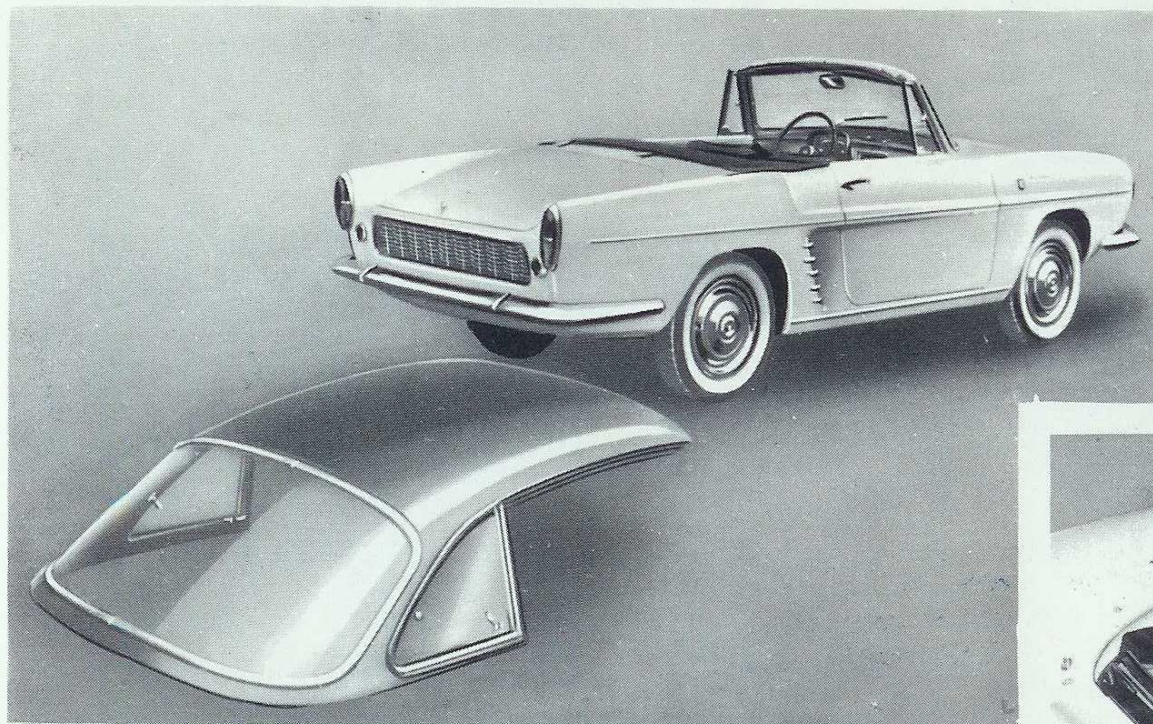
— **Deux fixations arrière;** pour déverrouiller il faut introduire une broche dans le trou de la partie supérieure du verrou et tourner « sens d'horloge ».



La voiture est livrée avec deux broches, une dans la trousse d'outillage, la deuxième sur des supports caoutchouc situés sur la cloison arrière du coffre de capote.

Le toit peut maintenant être déposé (une personne de chaque côté de la voiture), soulever l'avant pour dégager le guide de centrage, et reculer légèrement le toit pour dégager l'arrière.

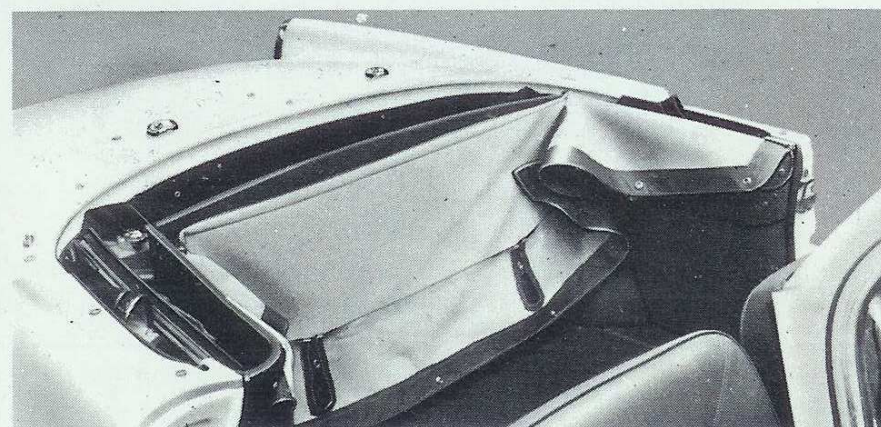
AMÉNAGEMENT — CONFORT



Nota. — Si le cabriolet doit être utilisé décapoté, la housse de capote est à fixer convenablement : sortir la bavette arrière repliée dans le coffre et l'agrafer, ainsi que les pans latéraux.

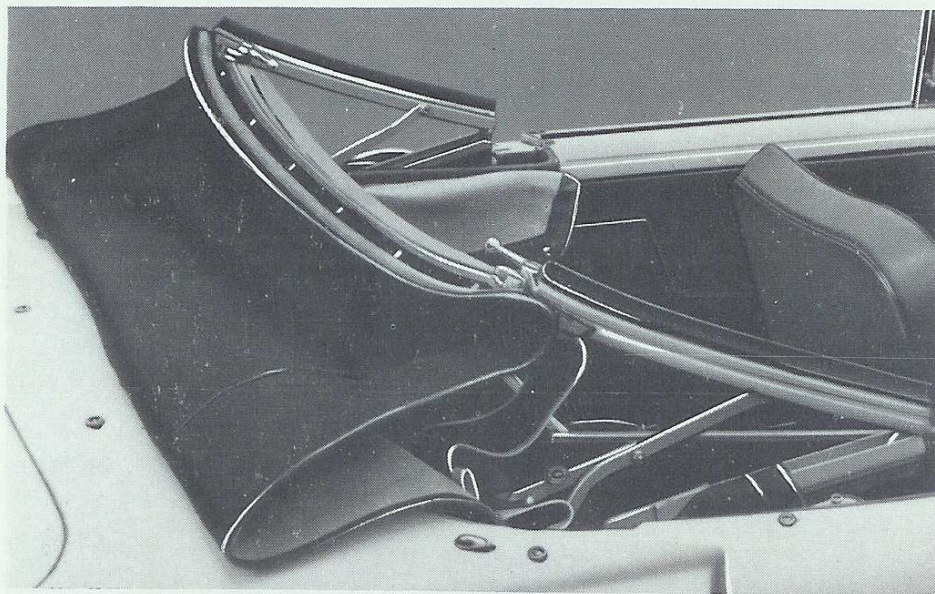
DÉPLIAGE ET MISE EN PLACE DE LA CAPOTE

— La housse est à dégrafer et à rabattre complètement vers l'avant.



AMÉNAGEMENT — CONFORT

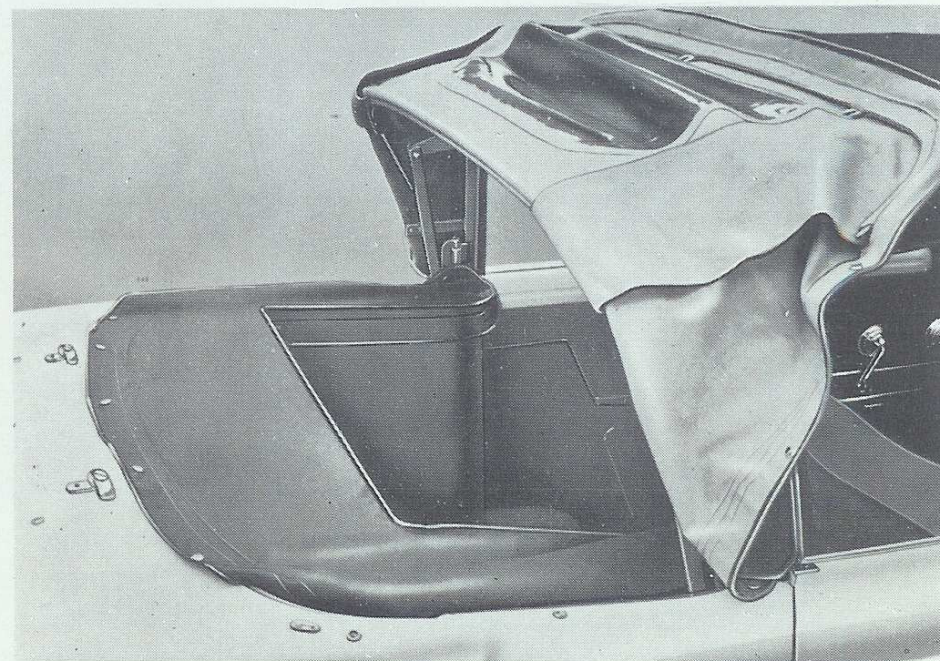
CABRIOLET CONVERTIBLE (Suite)



— On déplie la partie avant de la toile de capote sur le panneau arrière.

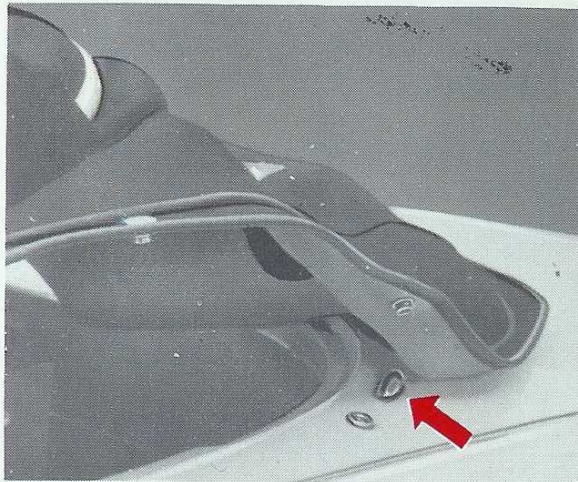
— La capote est sortie puis dépliée complètement vers l'avant **en la prenant par le milieu de la traverse avant**; la ceinture arrière est relevée sur la capote pour recouvrir le coffre avec la housse;

la bavette arrière est repliée et les parties latérales roulées pour laisser libres les articulations de l'armature de la capote.

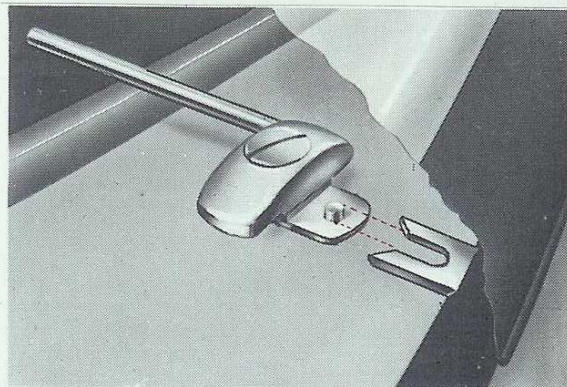


AMÉNAGEMENT — CONFORT

Guides latéraux.

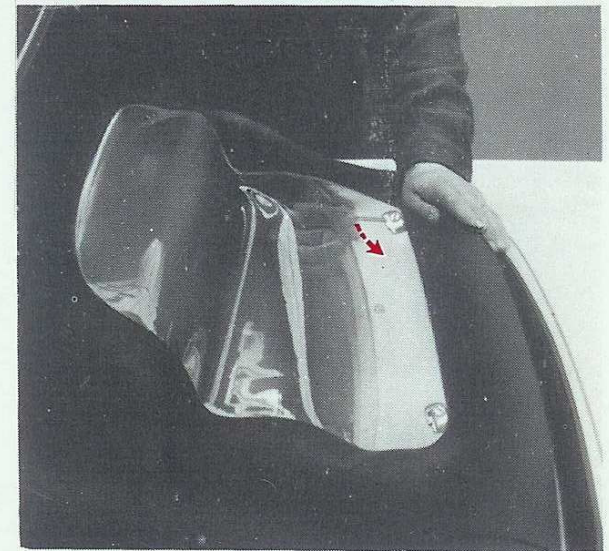


— La ceinture est rabattue, l'ensemble de la capote est ramené vers l'arrière pour permettre d'engager la ceinture arrière dans les guides latéraux sur caisse.



Guides de fixation arrière.

— Une main est passée à l'intérieur tandis que l'autre maintient la ceinture appuyée sur le panneau arrière.



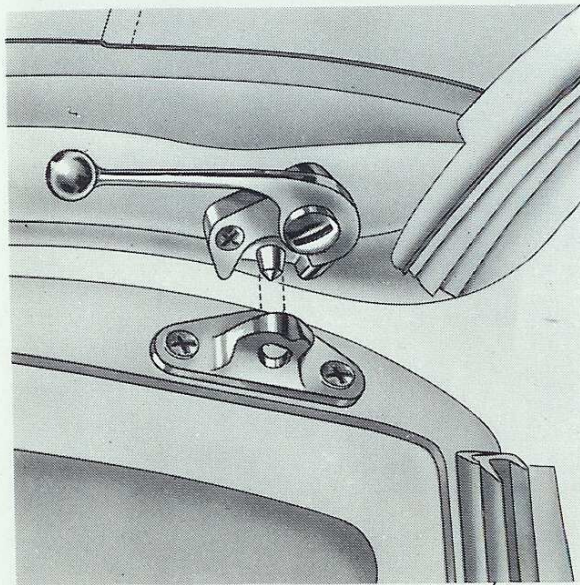
Le verrouillage s'effectue à l'aide de la broche en tournant « sens inverse d'horloge ».

AMÉNAGEMENT — CONFORT

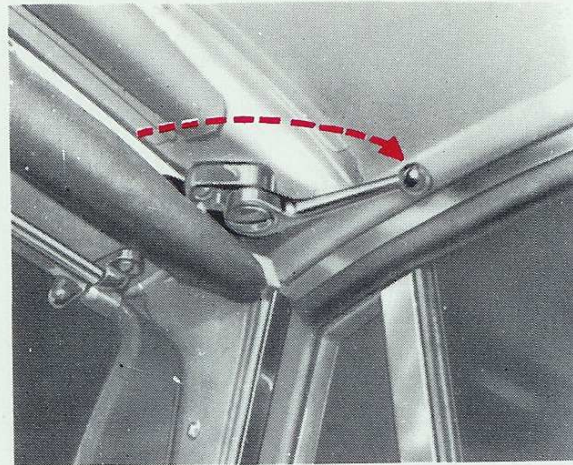
CABRIOLET CONVERTIBLE

(Suite)

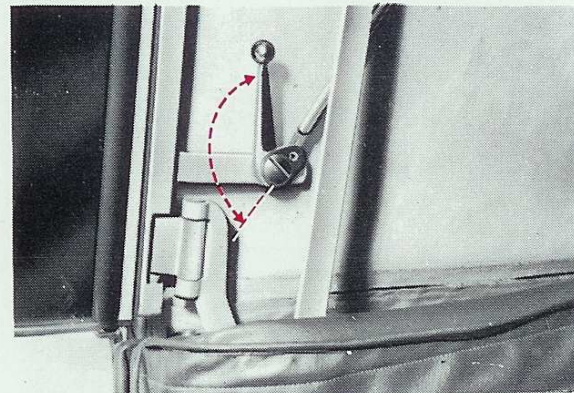
— La capote est tendue vers l'avant **en la tirant par le milieu de la traverse avant** pour sa fixation sur la traverse supérieure du pare-brise;



les guides de centrage sont introduits dans leur logement.

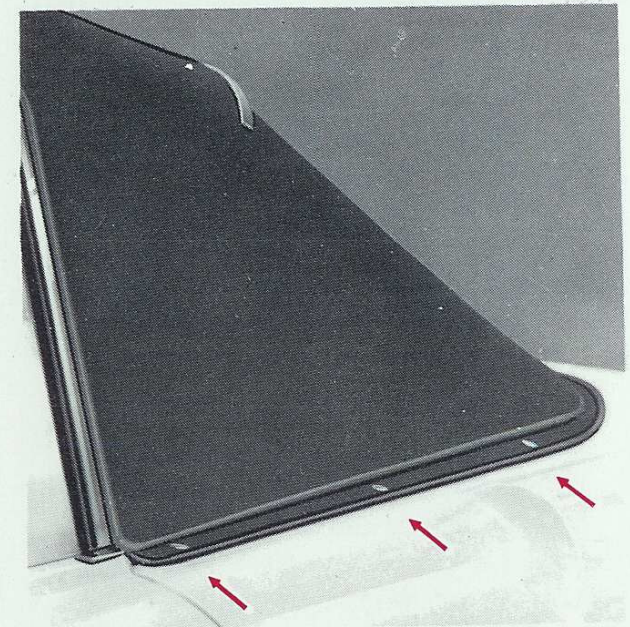


— Le verrouillage se fait par la rotation des leviers vers l'extérieur.



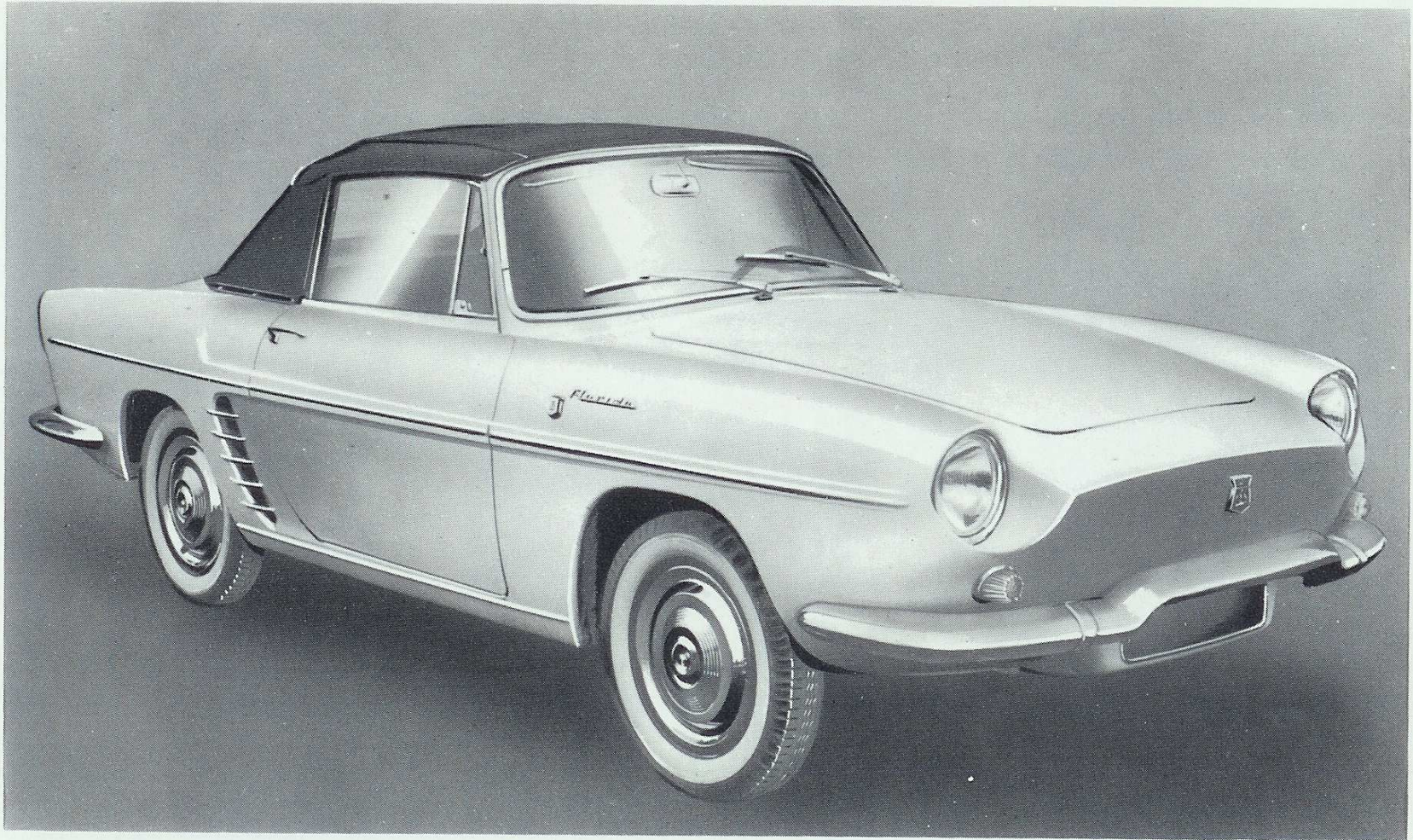
— On achève de tendre la capote

en manœuvrant vers le haut les leviers situés sur les montants arrière droit et gauche.



— L'agrafage des pans latéraux termine la mise en place de la capote.

AMÉNAGEMENT — CONFORT



AMÉNAGEMENT — CONFORT

CABRIOLET CONVERTIBLE (Suite)

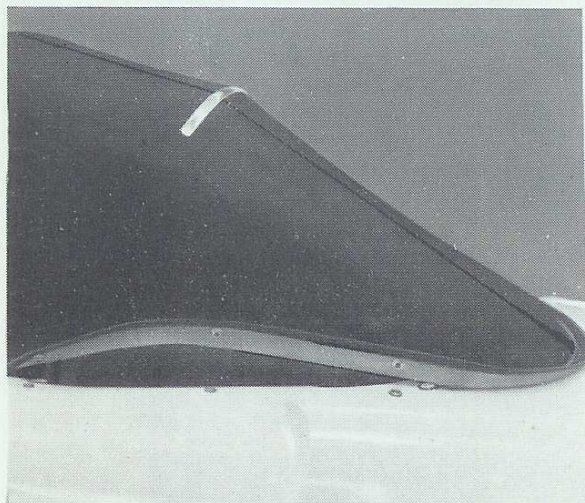
PLIAGE DE LA CAPOTE

Il ne présente pas de difficulté mais demande un peu de soin :

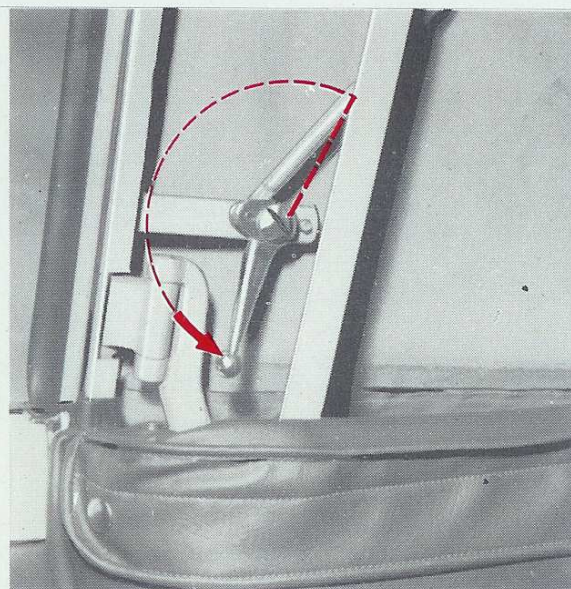
La capote doit être **absolument sèche**.

Voici dans l'ordre les opérations à effectuer :

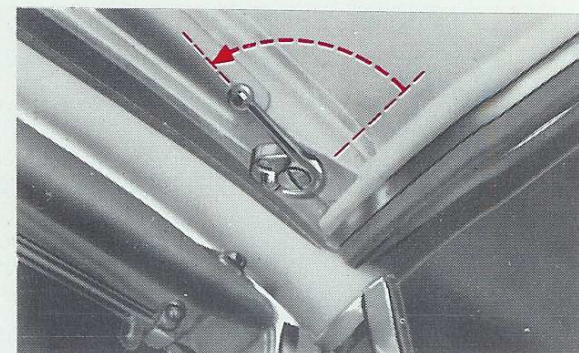
— Les pans latéraux sont dégrafés.



— Les leviers sur les montants latéraux sont abaissés pour détendre l'arceau arrière de la capote.



— Les leviers sur traverse avant sont ramenés vers le centre (déverrouillage); l'avant de la capote est soulevé pour dégager les guides de centrage. Prendre la capote par le **milieu de la traverse avant** et non par les brancards latéraux.



— La capote, **prise par le milieu de la traverse avant**, est légèrement basculée vers l'arrière pour permettre le déverrouillage de la ceinture arrière; on déverrouille à l'aide de la broche en tournant « sens d'horloge ».

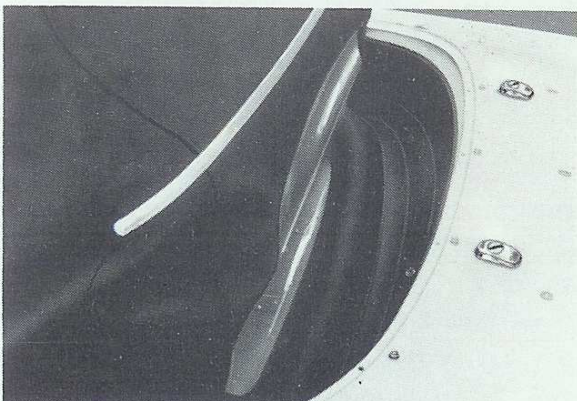


AMÉNAGEMENT — CONFORT

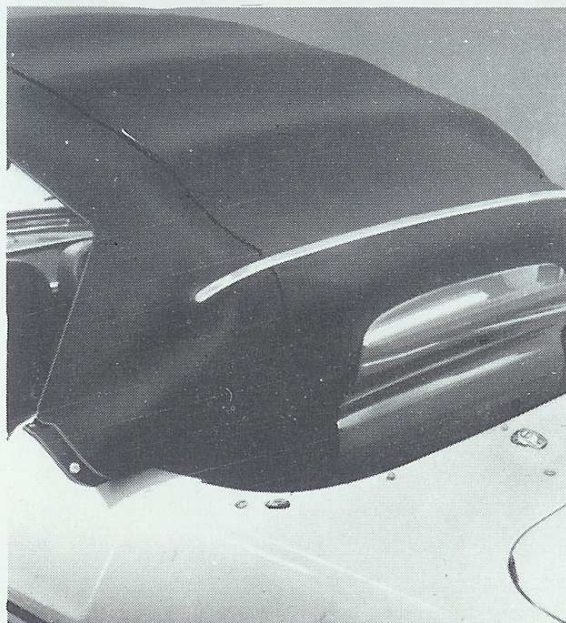
— La ceinture est rabattue sur la capote pour dégrafer la housse qui est rejetée vers l'avant afin de découvrir le coffre.



— Maintenant, c'est le pliage proprement dit :

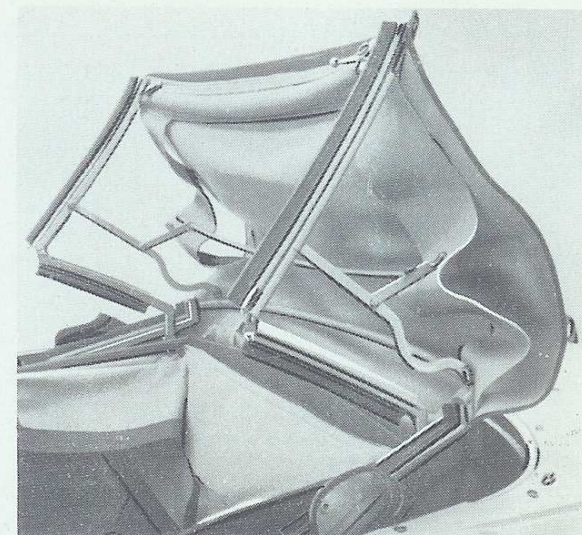


La capote que l'on prend par le **milieu de la traverse avant** est ramenée vers l'arrière en prenant soin de placer la ceinture arrière dans le fond du coffre de façon que la lunette vienne s'appliquer sur la cloison avant du coffre.



Les joues de la capote sont bien dégagées.

Au cours du repliage, il faut veiller à bien tirer les sangles et la toile de

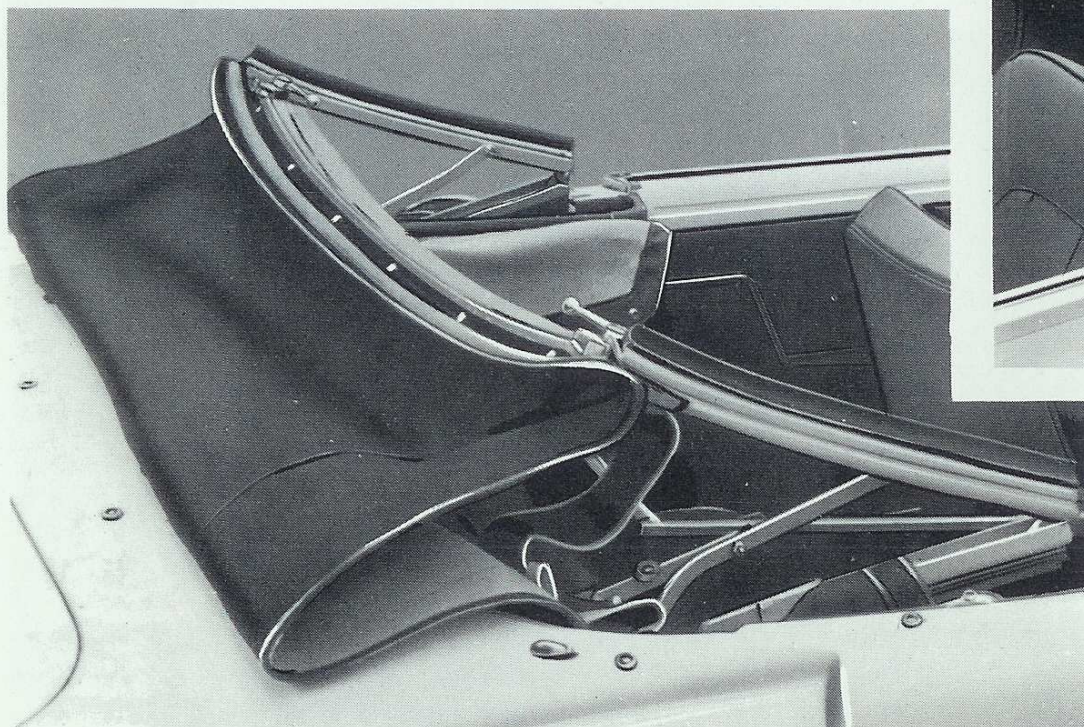


capote vers l'arrière pour dégager l'armature, sans oublier de rabattre l'arceau intermédiaire.

AMÉNAGEMENT — CONFORT

CABRIOLET CONVERTIBLE

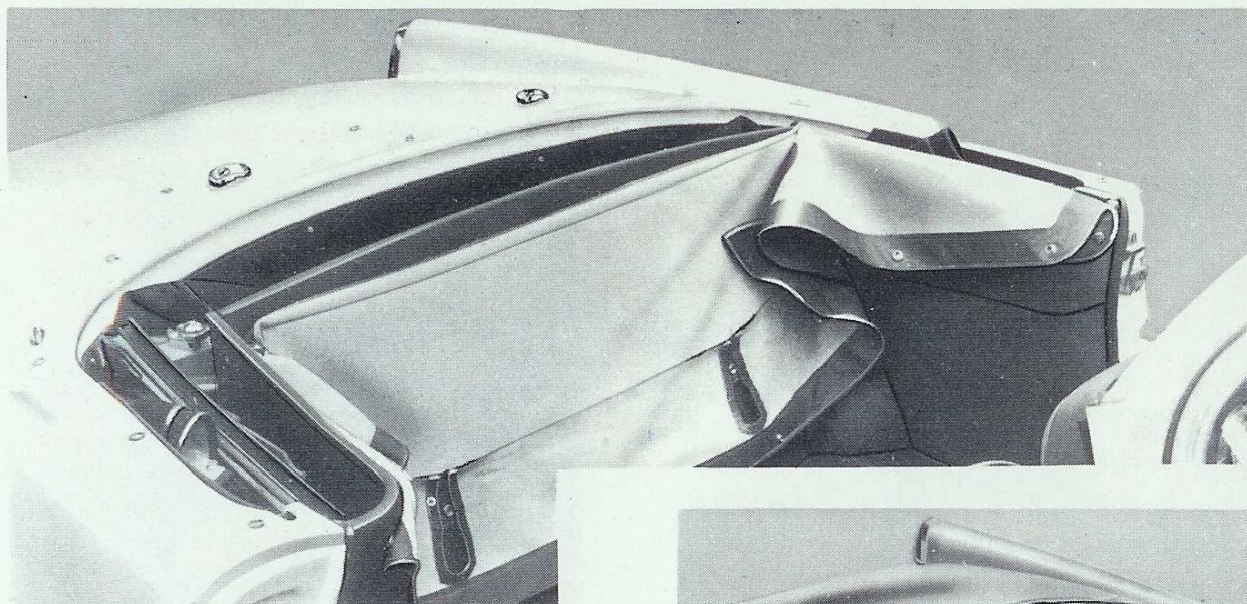
(Suite)



— L'armature de capote rentre dans le coffre, et la partie avant de la toile de capote repose sur le panneau arrière.

— Les coins sont repliés.

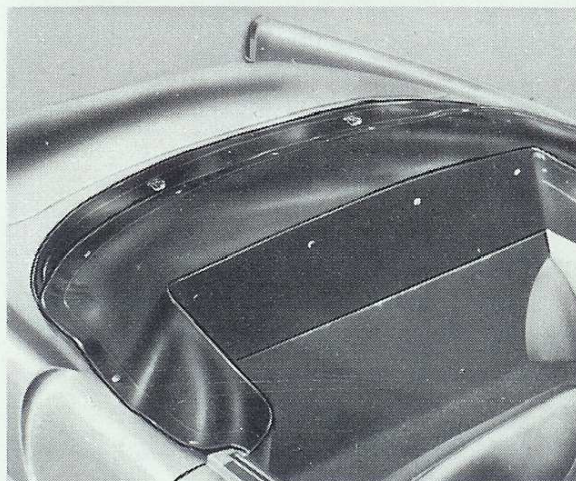
AMÉNAGEMENT — CONFORT



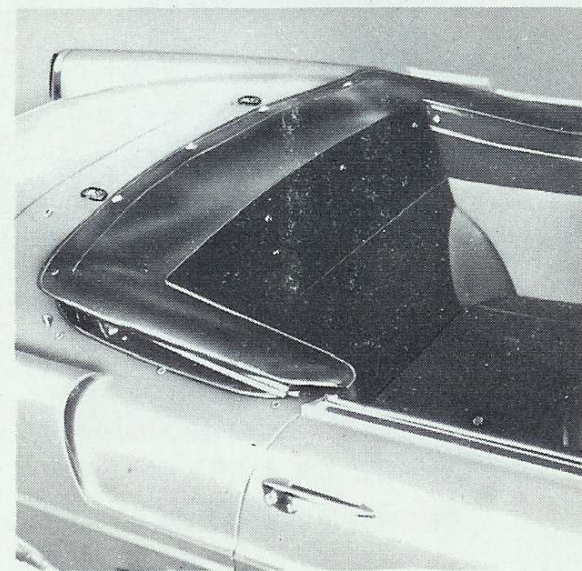
— La toile est rabattue.

Il suffit, pour terminer, de remettre la housse en place :

Voici l'aspect de la housse pour l'utilisation du cabriolet décapoté; la bavette arrière et les côtés sont agrafés.



Voici l'aspect de la housse si, au pliage, succède la mise en place du toit amovible;

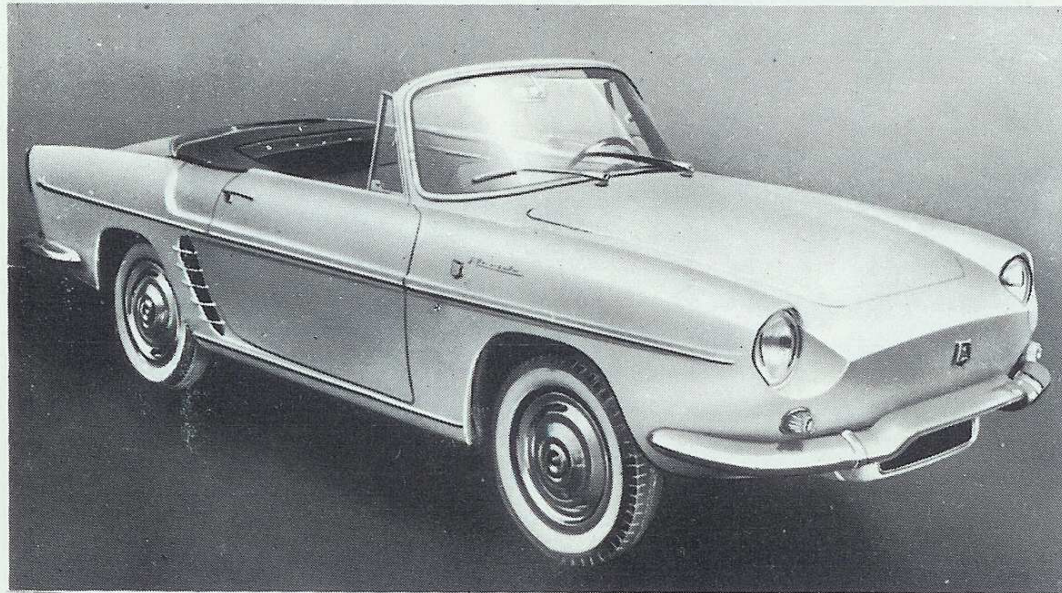


la bavette est rentrée dans le coffre et les parties latérales sont repliées.

AMÉNAGEMENT — CONFORT

CABRIOLET CONVERTIBLE (Suite)

Cette opération est simple et s'effectue de la façon suivante :



Cabriolet
décapoté

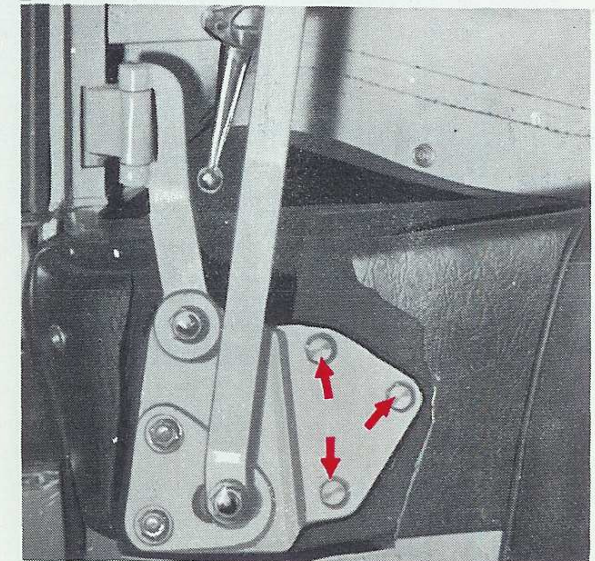
DÉPOSE DE LA CAPOTE EN PÉRIODE D'HIVER

Afin d'éviter que la toile de la capote ne se coupe du fait de son pliage, nous conseillons de procéder à la dépose de la capote.

La capote, prise par le milieu de la traverse avant, est rabattue vers l'avant mais non fixée, il faut retirer les trois vis de fixation du support de capote.

L'ensemble capote et brides de fixation est ensuite facilement déposé; on remettra les vis en place sur chaque côté de caisse.

Pour stocker la capote dans le garage, elle sera dépliée, pendue par les deux glissières de la ceinture arrière et recouverte d'une housse.



REPOSE DE LA CAPOTE

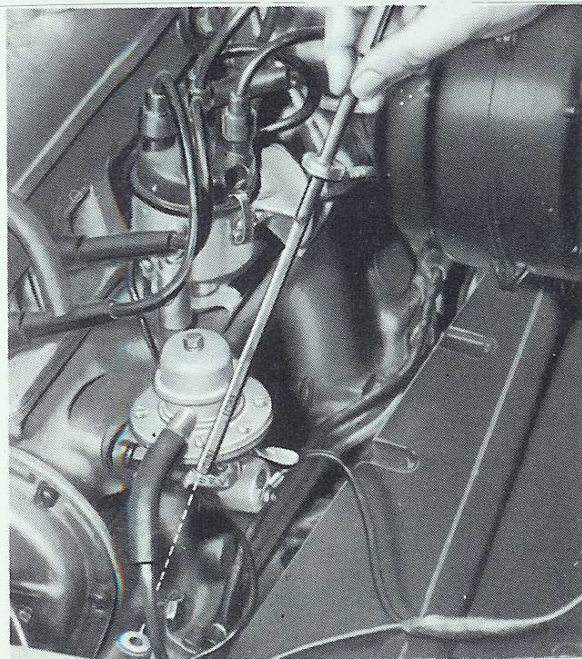
On retire les trois vis de fixation sur chaque côté de caisse; la capote est positionnée à demi-dépliée, et les trois vis de fixation du support sont remises en place et bloquées.

POUR UNE BONNE UTILISATION

AVANT LA MISE EN ROUTE

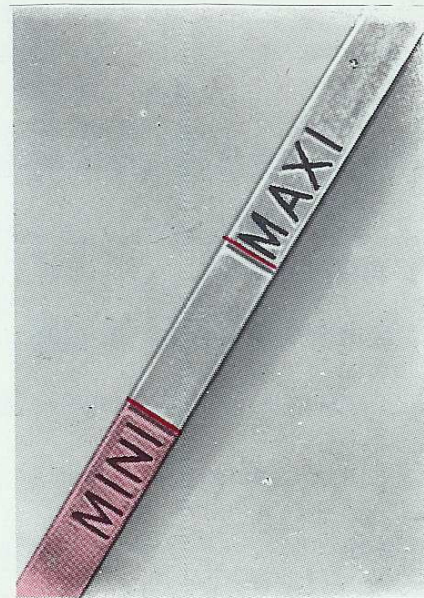
Un bon conducteur prend la précaution de vérifier :

— **Le niveau d'huile dans le carter moteur :**



Il doit approcher le repère MAXI indiqué sur la jauge.

Un niveau d'huile dépassant le repère MAXI provoquerait un encrassement anormal du moteur.



— **Le niveau de l'eau dans le radiateur :**

Un manque d'eau important indique une fuite au système de refroidissement.

— **La pression de gonflement des pneus :**

Un coup d'œil suffira pour remarquer une anomalie. Assurez-vous que la roue de secours est toujours gonflée.

— **La quantité d'essence dans le réservoir :**

L'indicateur du tableau de bord ne fonctionne que lorsque le contact est mis.

Les graduations du cadran correspondent approximativement au quart, à la moitié, etc., de la contenance du réservoir qui est de 32 litres. Lorsque l'aiguille est sur « O », le réservoir contient encore 2 à 3 litres.

Le remplissage du réservoir d'essence est situé sous le capot moteur, côté droit.

Toutes ces vérifications sont vite faites et peuvent éviter bien des incidents.

POUR UNE BONNE UTILISATION

MISE EN ROUTE

Le levier de changement de vitesse est au point mort, introduire la clé dans l'appareil combiné sous le volant, et tourner à fond « sens d'horloge » sans appuyer sur la pédale d'accélérateur. Dès les premières explosions, lâcher la clé qui revient automatiquement à la position « MARCHÉ ».

Vous n'avez pas à vous soucier de la mise en action et du retrait du starter, celui-ci étant automatique.

Pour la mise en route d'un moteur chaud, il est souvent nécessaire d'appuyer sur l'accélérateur.

Conseils :

N'agissez pas sur la commande de démarreur plus de cinq secondes consécutives, car ce dernier est gros consommateur de courant. Songez que si vous faites tourner le démarreur sans arrêt pendant six à sept minutes, vous videz complètement votre batterie.

— Si le moteur ne part pas, attendez environ dix secondes avant de solliciter à nouveau le démarreur.

— Si après plusieurs essais, le moteur n'est pas parti, au lieu d'insister et d'épuiser inutilement votre batterie, recherchez la cause du non départ. Elle peut être très simple :

— Un mauvais contact (fil de bougies, fil de bobine);

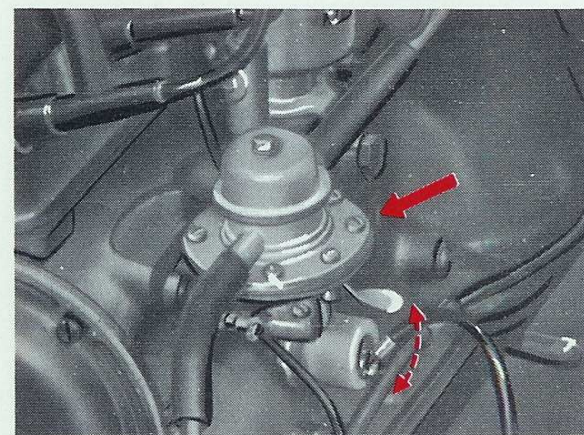
— L'humidité sur les bougies;

— L'extérieur de la bobine humide;

— Une condensation dans le couvercle de l'allumeur; sont suffisants pour que le moteur à froid refuse de partir.

En outre, si la voiture n'est pas utilisée d'une façon permanente, avant la mise en marche du moteur, remplissez d'essence les canalisations et la cuve du carburateur en manœuvrant

le levier à main de la pompe à essence (voir figure), fixée sur le moteur, côté opposé au carburateur.



Le levier à main n'actionne pas la pompe si la cuve du carburateur est pleine ou si la position d'arrêt du moteur est telle que le levier intérieur de la pompe repose sur le sommet de l'excentrique de l'arbre de distribution. Dans ce dernier cas tourner le moteur d'un tour avec la manivelle.

POUR UNE BONNE UTILISATION

N'emballez pas votre moteur et ne lui demandez pas sa pleine puissance tant qu'il est froid (en dehors de la zone verte).

Ne faites pas tourner le moteur dans un local fermé; les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone.

EN ROULANT

Jetez de temps à autre un coup d'œil sur le tableau de bord. Les appareils de contrôle sont là pour signaler au conducteur les anomalies dans la marche de la voiture.

— **Si le témoin rouge** (pression d'huile) s'éclaire, c'est l'indice d'une anomalie dans le circuit de graissage du moteur (manque d'huile, manoccontact détérioré, etc.).

Ne continuez pas à rouler, consultez un Agent Renault.

N'attachez pas d'importance à un feu rouge qui s'allume au ralenti, surtout lorsque le moteur est chaud.

— **Si le témoin vert s'éclaire**, et si la courroie qui entraîne la dynamo est normalement tendue, c'est l'indice d'une avarie à la dynamo ou au régulateur de tension. La batterie ne se recharge plus, mais si elle est bien chargée, la situation n'est pas critique, et vous pouvez continuer à rouler; néanmoins, rendez vous sans tarder chez l'Agent Renault le plus proche.

L'extinction et l'éclairage du témoin vert doivent se faire franchement, sinon déposer la dynamo après débranchement de la batterie et nettoyer le collecteur avec un chiffon légèrement imbibé d'essence.

Cette opération est à faire exécuter par un Agent Renault.

— **Le témoin bleu s'éclaire** lorsque vos feux de route sont allumés.

— **Surveillez le thermomètre d'eau.** — Pour un bon fonctionnement du moteur, l'aiguille doit être dans la zone verte. Il n'y a danger que lorsque l'aiguille atteint la zone rouge.

Remarques :

— Si vous laissez le pied sur la pédale de débrayage vous détériorez rapidement la butée. Pour la même raison, devant un feu rouge, ramenez le levier de changement de vitesse au point mort pour ne pas garder la pédale de débrayage appuyée.

— Lorsque vous êtes en côte ou qu'un obstacle vous a obligé à un grand ralentissement, il ne faut pas hésiter à changer de vitesse.

— Dans une descente rapide et longue, pour ménager vos freins, passez sur une vitesse inférieure (seconde ou première), pour assurer un freinage moteur efficace.

— **En aucun cas**, vous ne devez effectuer une descente au point mort. Ne coupez pas le contact sous prétexte d'économie d'essence.

— Au cours d'une longue randonnée, pensez à vérifier votre niveau d'huile **tous les 500 km**; il ne doit jamais être inférieur au repère MINI de la jauge.

POUR UNE BONNE UTILISATION

MISE EN ROUTE (Suite)

— En retirant la clé de contact avant l'arrêt de la voiture, vous risquez un blocage de direction.

— A la rentrée au garage, ou lors des arrêts qui jalonnent un long parcours, jetez un coup d'œil aux pneus pour voir s'ils ne se dégonflent pas.

ATTENTION

— Si vous avez à contrôler le niveau d'eau dans le radiateur lorsque l'eau est très chaude (aiguille du thermomètre approchant la zone rouge), agissez avec précaution :

— Dévissez lentement le bouchon « sens inverse d'horloge » jusqu'au cran de sécurité (1/4 de tour environ);

— Marquez un temps d'arrêt pour laisser échapper la vapeur;

— Ensuite, continuez à dévisser en appuyant fortement sur le bouchon pour dégager le cran de sécurité.

Pour remettre le bouchon en place, vissez normalement jusqu'à blocage.

— N'ajoutez jamais d'eau froide lorsque le moteur est très chaud.

PAR TEMPS FROID

REFROIDISSEMENT. N'attendez pas le gel pour ajouter à l'eau de refroidissement, si elle n'en contient pas déjà, de l'antigel SAPRAR (Ethylène-Glycol). Ce produit ne s'évapore pas.

1 litre d'antigel SAPRAR garantit jusqu'à -9°C .

1,5 l d'antigel SAPRAR garantit jusqu'à -17°C .

2 litres d'antigel SAPRAR garantissent jusqu'à -27°C .

Après l'apport d'antigel, pour obtenir un mélange homogène dans le système de refroidissement, il est nécessaire de faire tourner le moteur jusqu'à ce que l'aiguille du thermomètre passe franchement dans la zone verte (ouverture de la soupape thermostatique). Le laisser encore tourner pendant quelques minutes.

Nous vous mettons en garde contre l'emploi d'alcool comme antigel car la température normale

de fonctionnement du moteur dépasse 80°C ; cette température est réglée par un calorstat (soupape thermostatique). L'alcool se vaporisant à 78°C , son emploi risquerait de laisser votre moteur sans protection contre le gel.

L'hiver, les voitures sortant de nos usines avec un mélange antigel, portent sur le pare-brise un papillon :

Avec ANTIGEL protection -20° .

Dans ce cas, pour être garanti du gel jusqu'à -34°C , remplacez 1 litre du mélange contenu dans le radiateur par 1 litre d'antigel SAPRAR.

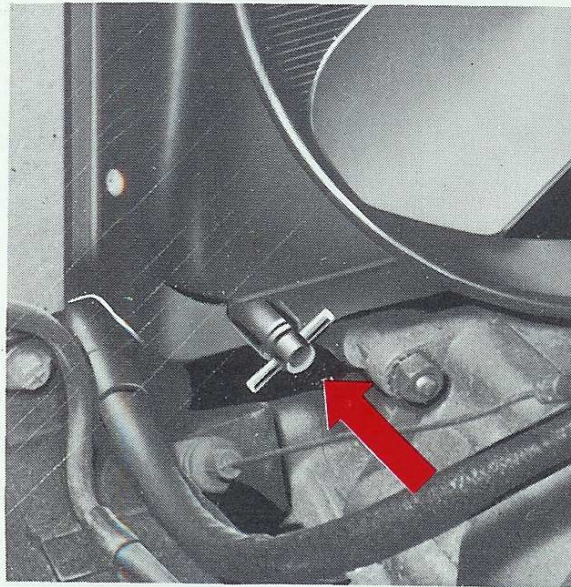
L'été, sauf cas exceptionnels d'utilisation dans des conditions très dures susceptibles d'amener le moteur à chauffer anormalement, il n'y a pas d'inconvénient majeur à laisser le mélange dans le radiateur. Toutefois, pour une plus grande tranquillité, nous vous conseillons la vidange du radiateur et, après rinçage, le remplissage avec de l'eau pure.

POUR UNE BONNE UTILISATION

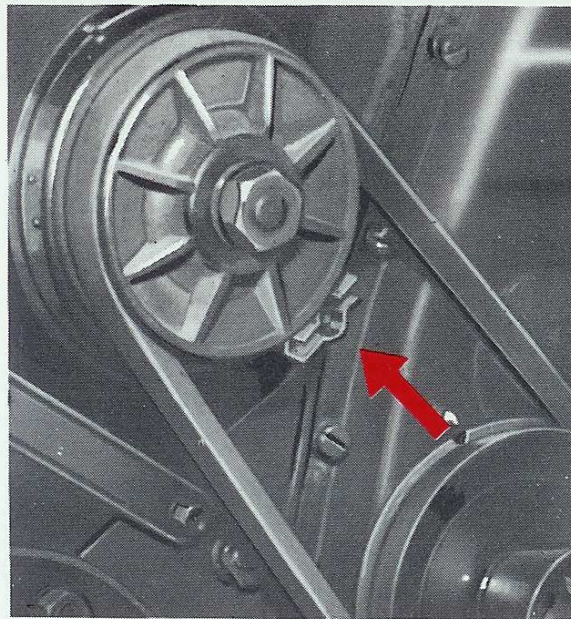
Dans le cas où l'antigel est conservé, il faut, au début de chaque hiver, **faire vérifier la concentration du mélange pour déterminer sa température de congélation.**

S'il n'est pas fait usage d'antigel, vidangez l'eau dès la rentrée au garage.

Il y a deux points de vidange principaux :



A la base du radiateur



A l'arrière du moteur

Les robinets doivent couler franchement.

En outre, la voiture doit être sur un sol plan et **le bouchon de radiateur retiré** (voir page 30 les précautions à prendre) ainsi que les bouchons de purge et de vidange de l'appareil de chauffage (voir page 10).

Après la vidange, pour sécher complètement le moteur, faites-le tourner pendant une demi-minute environ.

Pour le remplissage du système de refroidissement après vidange, afin d'éviter les poches d'air, il est nécessaire de dévisser le bouchon de purge de l'appareil de chauffage; le remettre en place dès que l'eau apparaît à l'orifice. Faire tourner le moteur quelques minutes et compléter le plein du radiateur.

CHAUFFAGE-DÉSEMBUAGE.

L'efficacité entière est obtenue très rapidement deux à trois minutes après la mise en route du moteur, se reporter au chapitre « AMÉNAGEMENT - CONFORT ».

ACCUMULATEURS. Si votre batterie est bien chargée elle ne craint pas le gel (-32°C), mais une batterie à demi déchargée gèle à -20°C et une batterie « à plat » (densité de l'électrolyte 20° Baumé) gèle à -10°C .

POUR UNE BONNE UTILISATION

RODAGE

VITESSE. — Pendant cette période (1.000 km), nous recommandons de ne pas dépasser les vitesses suivantes :

Boîte 3 vitesses		Boîte 4 vitesses
en 4 ^e		75 km/h
en 3 ^e	70 km/h	50 km/h
en 2 ^e	45 km/h	35 km/h
en 1 ^{re}	20 km/h	20 km/h

Pour atteindre ces vitesses, n'accélérez pas à fond.

N'attendez pas que votre moteur peine en côte pour changer de vitesse.

Un parcours légèrement accidenté, une température moyenne sont favorables à un bon rodage.

Nota. — Sur votre voiture neuve l'ouverture du papillon du carburateur

est limitée par une butée qui interdit de demander au moteur sa puissance maximum : seul notre Agent est autorisé à retirer cette butée lors des vérifications gratuites aux 1.000 km.

Après 1.000 km, le rodage est en principe terminé, votre Agent a procédé aux vérifications prévues, il a retiré la butée du carburateur, néanmoins, ne vous croyez pas autorisé à coller la pédale d'accélérateur au plancher dès la sortie du garage : ce n'est qu'après 2 à 3.000 km supplémentaires que vous pourrez demander à votre moteur ses performances normales.

GRAISSAGE. — Le graissage est à la base d'un bon rodage.

A 1.000 km au compteur, vidangez le moteur et le mécanisme (boîte-pont).

Refaites le plein avec une huile de qualité agréée par nos Usines (voir tableau de graissage).

A 2.500 km au compteur, vidangez à nouveau le moteur.

Ensuite, observez les fréquences indiquées dans le tableau de graissage inséré à la fin de la notice.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

Entretenez consciencieusement votre voiture, soignez-la bien, elle vous témoignera sa reconnaissance par son brio et vous donnera longtemps toutes les satisfactions que vous en attendez.

ACCUMULATEURS (6 v. - 75/90 Ah)

Les accumulateurs sont situés dans le coffre à bagages.

Les départs, même à froid, seront faciles si votre batterie est bien entretenue.

Tous les 2.500 km ou tous les mois, vérifiez le niveau de l'électrolyte : il doit dépasser les plaques de 1 à 1,5 cm; le rétablir s'il y a lieu exclusivement avec de l'eau distillée, ou de l'eau de pluie soigneusement filtrée. Vérifiez également le serrage des bornes.

Tous les ans, retirez les cosses et, avec une toile émeri fine, nettoyez les bornes ainsi que l'intérieur des cosses.

En cas d'immobilisation prolongée de la voiture, il est préférable d'entreposer la batterie dans un endroit sec, et de lui donner une légère charge **tous les mois**.

Lorsque vous débranchez la batterie, commencez par la borne (—) pour éviter tout court-circuit.

Au remontage, observez les signes marqués sur les bornes; la borne (—) doit être reliée au châssis.

ALLUMEUR

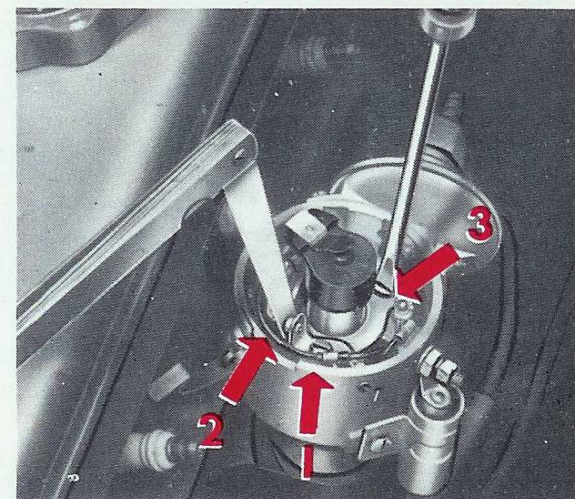
Situé sur le côté droit du moteur, il est très accessible. Il joue un rôle très important dans la marche du moteur d'où l'intérêt de le vérifier **tous les 5.000 km**.

Les faces des grains de contact doivent être planes et propres. Pour les contrôler efficacement, il est nécessaire de les déposer.

Leur remise en état se fait à l'aide d'une pierre spéciale, mais jamais avec de la toile émeri.

D'autre part, leur écartement, lorsqu'ils sont séparés au maximum par la came, doit être de 0,4 à 0,5 mm.

RÉGLAGE DE L'ÉCARTEMENT DES CONTACTS



1. Vis de blocage.
2. Écartement des contacts.
3. Vis de réglage.

Les contacts étant écartés au maximum par la came...

1. Desserrer la vis de blocage sans la retirer.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

ALLUMEUR (Suite)

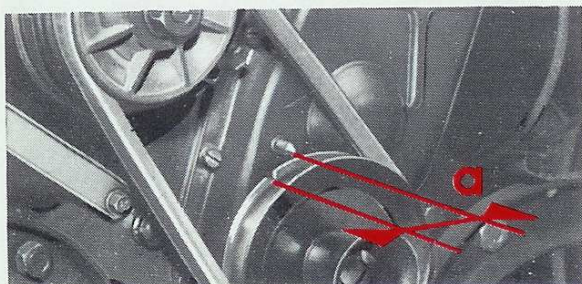
2. Agir sur la vis excentrique pour obtenir un réglage correct (utiliser une jauge d'épaisseur).

3. Resserrer la vis de blocage après vérification de l'écartement.

Après un réglage des grains de contact, il est nécessaire de refaire le calage de l'allumeur.

Le calage de l'allumeur est facilité par un index situé sur le couvercle de distribution et une saignée sur la poulie de vilebrequin. Le calage correct correspond à la cote (a) = 2 à 4 mm.

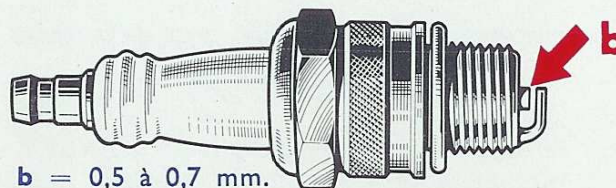
Il est préférable de confier ce travail à un Agent Renault.



BOUGIES

Tous les 5.000 km, avec la clé à tube (le tournevis sert de broche) de votre trousse d'outillage, démonter les bougies, nettoyer les électrodes et régler leur écartement.

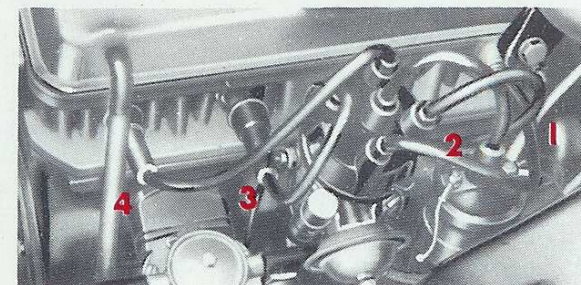
Le nettoyage des bougies se fait par sablage; la brosse métallique n'est qu'un pis aller.



Pour compenser l'usure normale des électrodes, on les rapproche par une pression ou par un léger coup sur l'électrode extérieure. Contrôler l'écartement (b) avec une jauge d'épaisseur.

Si vous remettez une bougie en place, vissez-la à la main, vous vous rendrez mieux compte qu'elle est

correctement engagée, et vous ne risquerez pas de détériorer le filetage de la culasse.

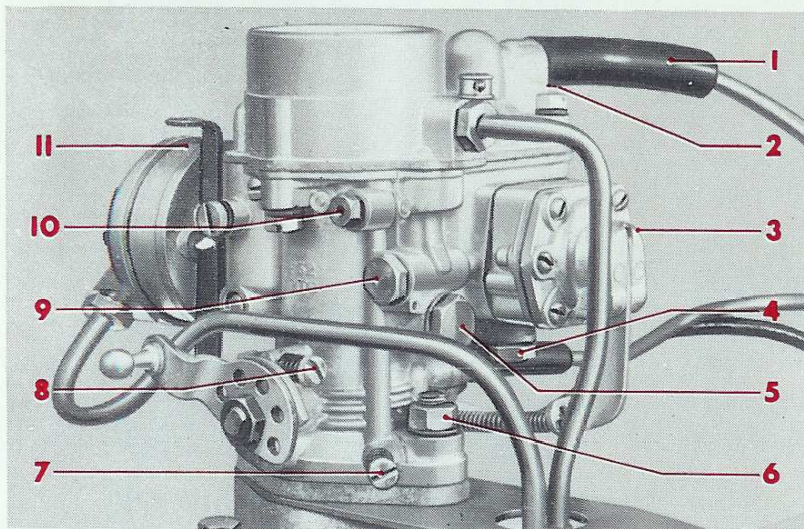


L'ordre de branchement des fils de bougies est donné par la fig. ci-dessus.

CARBURATEUR

Tous les 5.000 km, plus souvent lorsque le véhicule est neuf, vérifier le serrage des deux écrous de fixation; s'il y a lieu, les resserrer (sans exagération) pour éviter des entrées d'air qui auraient pour conséquence un mélange appauvri, d'où des départs difficiles et un mauvais ralenti.

ENTRETIEN — RÉGLAGES



1. Tube d'arrivée d'essence.
2. Bouchon-filtre.
3. Pompe de reprise.
4. Bouchon-filtre de pompe.
5. Support de gicleur principal.
6. Écrou de fixation.
7. Vis de richesse de ralenti.
8. Vis butée de ralenti.
9. Gicleur de pompe.
10. Gicleur de ralenti.
11. Autostarter.

Gicleurs. — Malgré les filtres prévus dans le circuit d'alimentation, des impuretés peuvent obstruer les orifices des gicleurs. Ces derniers sont démontables sans dépose du carburateur. Les laver à l'essence et les souffler.

N'employez pas d'objet métallique pour les déboucher, vous risqueriez d'agrandir ou de déformer l'orifice.

Ralenti. — On règle le ralenti lorsque le moteur est chaud.

Pour réduire ou augmenter le ralenti, agir sur la vis butée du levier de commande de papillon. Si le moteur boite ou cale trop facilement, agir sur la vis de richesse. (Cette dernière ne doit jamais être vissée à fond.)

Ne réglez pas le régime du ralenti

trop bas, vous risqueriez de caler le moteur dans l'utilisation en ville. Le régime convenable est de 550 tours/minute.

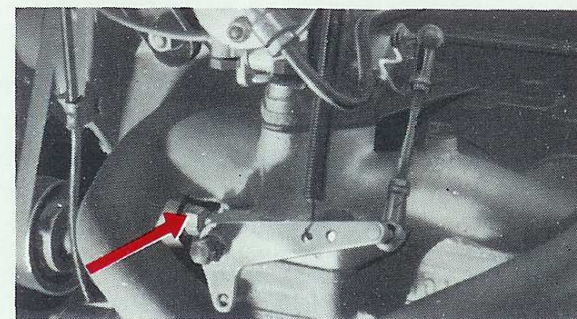
COURROIES

Tous les 10.000 km, vérifiez l'état et la tension des courroies. Une courroie normalement tendue se laisse fléchir avec le pouce de 1 à 1,5 cm.

Réglages :

Courroie de ventilateur.

Faire pivoter l'arbre support de poulie tendeur après déblocage de son écrou de fixation.

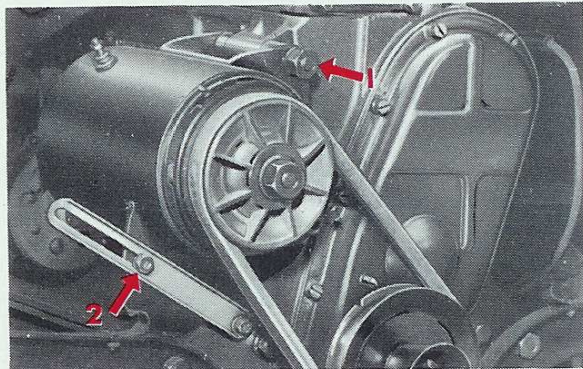


ENTRETIEN — RÉGLAGES

COURROIES (Suite)

Courroie de dynamo.

Faire pivoter la dynamo autour de son axe support après déblocage des écrous 1 et 2.



1. Écrou d'axe-support.
2. Écrou de blocage sur glissière.

N'oubliez pas...

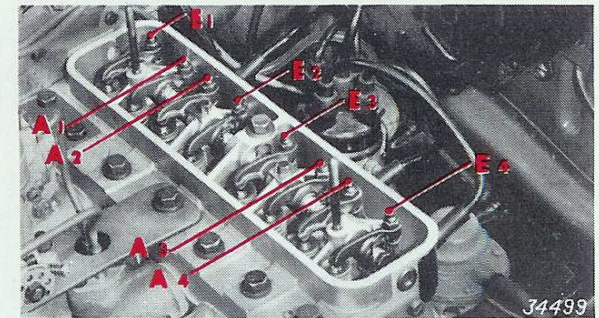
— qu'une courroie trop tendue fatigue inutilement les paliers;
— que si la courroie de ventilateur casse, elle peut être momentanément remplacée par la courroie de dynamo; vous pourrez vous rendre sans ennui jusqu'à l'Agent le plus proche.

CULBUTEURS

Tous les 5.000 km, vérifiez le jeu des culbuteurs, et s'il y a lieu, procédez à leur réglage. Cette opération se fait sur moteur froid. Il faut disposer de cales d'épaisseur de 15/100 pour les soupapes d'admission et de 22/100 pour les soupapes d'échappement.

Retirer le couvercle des culbuteurs et procéder conformément au tableau ci-dessous :

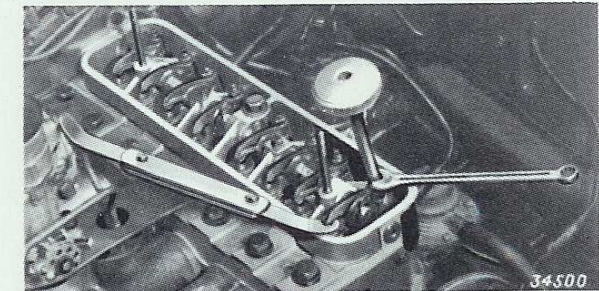
Pour régler les culbuteurs	Tournez avec la manivelle pour mettre à pleine ouverture la soupape
A 3 — E 4	E 1
A 4 — E 2	E 3
A 2 — E 1	E 4
A 1 — E 3	E 2



- A. Soupapes d'admission.
E. Soupapes d'échappement.

Le réglage s'effectue en tournant la vis de réglage après desserrage de l'écrou de blocage.

La cale doit passer grassement entre la queue de soupape et le culbuteur.



Nous vous conseillons de faire exécuter ce réglage par un Agent Renault.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

DYNAMO

Tous les 50.000 km, déposer et démonter la dynamo pour vérification de l'état du collecteur et des balais. Changer ceux-ci s'il y a lieu, souffler le collecteur et le nettoyer avec un chiffon légèrement imbibé d'essence; au besoin, le poncer avec un papier de verre très fin ou une pierre ponce naturelle très fine.

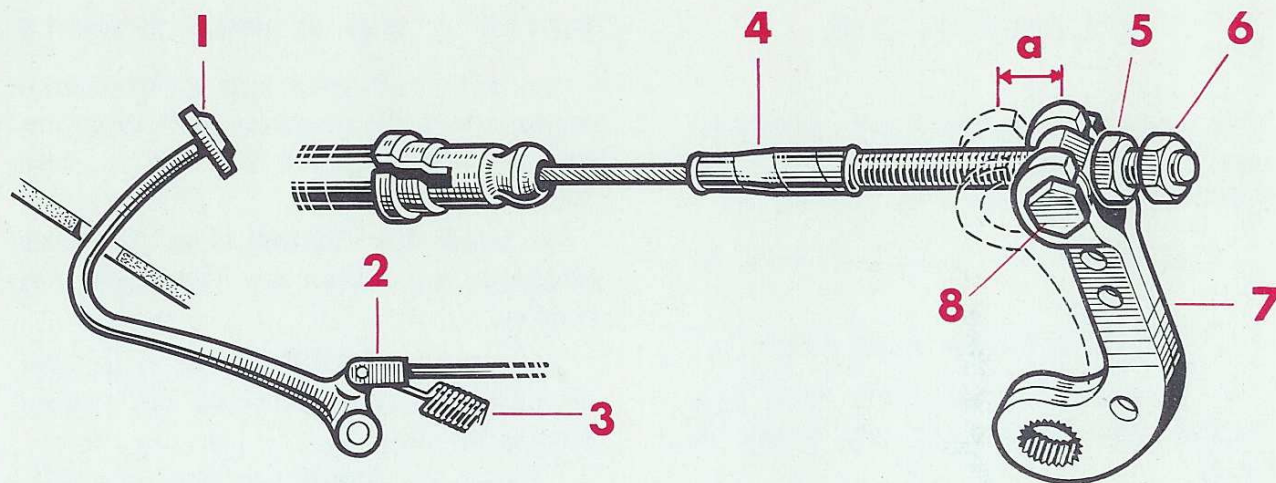
(A faire exécuter par un Agent Renault.)

EMBRAYAGE

La pédale de débrayage doit parcourir environ 3 cm avant d'agir sur l'embrayage.

Cette distance réglable (garde de la pédale) est une sécurité contre le patinage.

Vérifier la garde d'embrayage **tous les 5.000 km** : agir sur l'écrou de la tige de commande placé légèrement en arrière de la trompette de roue arrière gauche.



1. Pédale de débrayage.
2. Chape.
3. Ressort de rappel.
4. Embout fileté du câble.

5. Écrou de réglage.
6. Contre-écrou.
7. Levier sur axe de fourchette de débrayage.
8. Tourillon.

Débloquer le contre-écrou (6); visser l'écrou (5) de la quantité nécessaire; le réglage est correct lorsque le débattement du levier (7) de commande de fourchette est de $a = 2,5$ mm (3 mm maximum).

Pour vérifier ce débattement, pousser d'une main le tourillon (8) vers l'arrière (suppression du mou du câble) et de l'autre main apprécier le débattement (a) du levier (7). Serrer le contre-écrou (6) en maintenant l'écrou (5).

ENTRETIEN — RÉGLAGES

FILTRES A AIR

ÉCRAN FILTRANT DE L'APPAREIL DE CHAUFFAGE. — tous les 5.000 km, nettoyer l'écran filtrant :

- le sortir en le tirant vers le haut;
- brosser à sec ses deux faces;
- plonger l'écran dans une eau savonneuse, le brosser et rincer à l'eau.

Lorsque l'écran est **parfaitement sec** (on peut le sécher rapidement en le remettant en place et en faisant fonctionner le chauffage) pulvériser ses deux faces avec Lubri-filtre (lubrifiant inodore) vendu en flacon, par nos Agents; le flacon sert de pulvérisateur. Remettre en place l'écran filtrant.

Nota. — Dans les régions sèches et poussiéreuses, les nettoyages devront être plus fréquents.

FILTRE A AIR A BAIN D'HUILE

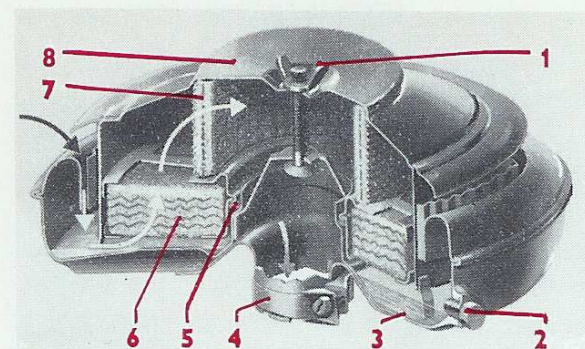
Un filtre colmaté agit défavorablement sur la carburation et la consommation, ne négligez pas de le nettoyer :

- **tous les 20.000 km** si vous circulez en ville ou sur bonnes routes;
- **tous les 10.000 km** si vous empruntez occasionnellement des routes poussiéreuses;
- **tous les 5.000 km** si vous roulez sur des routes poussiéreuses.

Démontage

— desserrez la vis du collier de serrage, déposez le filtre, dévissez le bouchon latéral et inclinez le filtre pour vidanger l'huile;

— dévissez l'écrou à oreilles et retirez successivement : le couvercle, l'élément finisseur, le panier filtrant et le joint caoutchouc.



1. Écrou à oreilles.
2. Bouchon de vidange.
3. Cuve.
4. Collier de serrage.
5. Joint caoutchouc.
6. Élément filtrant dégrossisseur.
7. Élément filtrant finisseur.
8. Couvercle.

Nettoyage

— lavez chaque pièce à l'essence, essuyez soigneusement le joint, le couvercle et la cuve.

Avant remontage huilez légèrement l'élément finisseur.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

Remontage et niveau

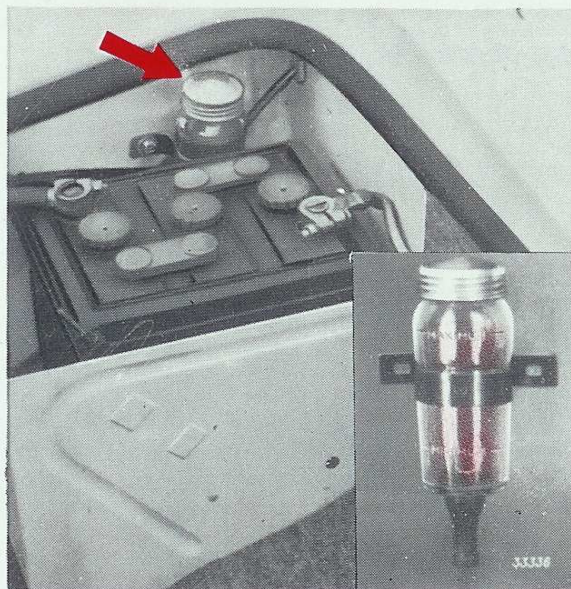
— remontez la cuve sur le carburateur après avoir revissé le bouchon de vidange. (**Attention à l'orientation : l'embouti de la partie inférieure doit être dirigé vers l'avant du moteur; la vis de serrage du collier doit être côté culasse**).

— refaites le niveau dans la cuve avec de l'huile moteur neuve (la voiture doit être sur un sol horizontal); l'huile doit affleurer le bossage peint en rouge. Ne dépassez pas ce niveau;

— remontez les pièces dans l'ordre inverse du démontage en veillant à la bonne mise en place du joint caoutchouc; le changer s'il est détérioré.

FREINS

Réservoir. — Tous les 2.500 km, vérifier le niveau du liquide (exclusivement liquide Lockheed n° 5), et s'assurer que le trou de mise à l'air libre du couvercle n'est pas obstrué.



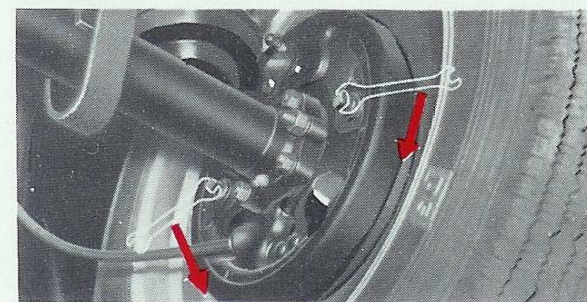
Il est de toute importance, lorsqu'on refait le niveau, de ne pas dépasser le repère « MAXIMUM » afin de conserver une couche d'air au-dessus du liquide.

Rattrapage du jeu des segments (usure normale). — Cette opération est à faire **tous les 5.000 km**.

Chaque segment est à régler séparément :

1. Soulever la roue.

2. Avec une clé, tourner la came de réglage jusqu'à ce que le segment lèche le tambour (on s'en rend compte en tournant la roue à la main) puis, ramener légèrement la came de réglage en arrière jusqu'à ce que la roue tourne sans frotter. Au cours du réglage, actionner deux ou trois fois la pédale de frein pour assurer le centrage correct des segments.



Le réglage se fait de la même façon pour les roues avant et arrière.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

FREINS (Suite)

Si malgré l'entretien préconisé ci-dessus, vous constatez :

- une élasticité à la pédale;
- une course excessive de la pédale;
- des tambours anormalement chauds ou toute autre anomalie de freinage...

Pour votre sécurité, confiez votre voiture à un Agent Renault.

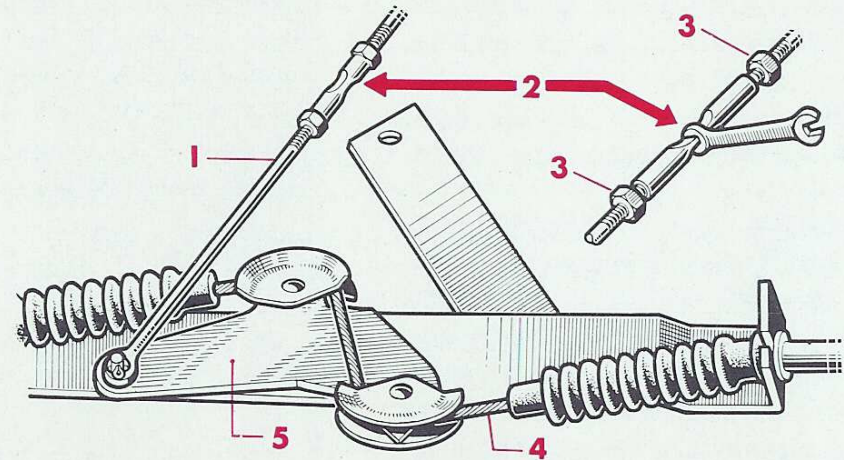
Après un lavage de la voiture au jet, ou le passage d'un gué, vérifiez l'efficacité de vos freins. Quelques tentatives de freinage chauffent légèrement les tambours et accélèrent le séchage des garnitures.

Frein à main. — Il doit commencer à freiner dès le 2^e ou 3^e cran, sinon il faut raccourcir la longueur utile de la tige qui relie le levier au relais à cames fixé sous le plancher légèrement en avant de la boîte de vitesses.

Ce réglage est à faire **tous les 5.000 km.**

N'effectuez cette opération qu'après un réglage précis des segments de roues arrière.

cage (3), visser le tendeur de réglage (2) jusqu'à ce que les segments commencent à lécher le tambour (on



1. Bielle arrière de commande.
2. Tendeur de réglage.
3. Écrous de blocage.
4. Câble de commande des segments.
5. Relais à cames.

Pour le réglage :

- Soulever les roues arrière.
 - Mettre le levier de frein à main au 2^e cran.
- Après desserrage des écrous de blo-

tourne la roue à la main pour s'en rendre compte).

Après desserrage du frein à main, vérifier que les roues tournent librement, et resserrer les écrous de blocage (3) en maintenant le manchon de réglage (2).

En aucun cas, il ne faut rattraper l'usure des garnitures par un réglage du frein à main.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

GRAISSAGE

Le tableau de graissage à la fin de la notice indique les qualités de lubrifiants homologués que nous recommandons pour chaque organe.

En les employant exclusivement, vous maintiendrez votre voiture dans un parfait état de fonctionnement.

CONSEILS. — Pour les appoints entre vidanges, il est recommandé de ne pas changer de catégorie d'huile, mais il est toujours possible lors d'une vidange de changer de catégorie ou de marque d'huile sans aucune précaution.

Toutefois, lorsqu'un moteur a été graissé pendant plus de 10.000 km avec une huile de la catégorie A, on doit, en cas de changement de catégorie, procéder à une vidange à chaud et à un rinçage.

— Ne partez pas du principe que l'hiver, l'huile chauffant moins, les vidanges peuvent être plus espacées. Le contraire se justifierait du fait du fonctionnement plus fréquent du star-

ter et des condensations de vapeur d'eau plus importantes.

— Les pulvérisations fréquentes sont à conseiller, mais il faut éviter les projections trop abondantes sur les coussinets élastiques de la suspension avant et de la suspension du moteur.

LAVAGE

La fréquence des lavages assure une bonne conservation de la peinture qui gardera longtemps son aspect de neuf.

Ne lavez pas votre voiture au soleil. Attendez que les tôles soient refroidies pour le faire.

Les lavages de la carrosserie sont à faire avec une éponge douce largement imbibée d'eau. Commencez par le haut; rincez fréquemment votre éponge pour éviter les rayures.

Pour faciliter le lavage du pare-brise, les balais d'essuie-vitre peuvent être basculés vers l'avant.

Si vous ajoutez un produit à votre eau de lavage, assurez-vous qu'il n'est pas nuisible à la peinture synthétique.

N'abusez pas des nombreux produits d'entretien plus ou moins abrasifs que l'on trouve dans le commerce.

Les pneus à flanc blanc sont à laver avec une eau savonneuse (savon de Marseille); rincez-les à l'eau claire.

Ne mettez jamais d'essence, de pétrole ou d'alcool en contact avec la peinture sous prétexte de nettoyage.

Nettoyez les contre-poignées des portes avec une eau savonneuse. Les produits à grand pouvoir dissolvant : trichlore, essence, benzine, alcool, etc., sont à prohiber.

L'hiver, ou au bord de la mer, nous vous conseillons de passer les chromes de votre voiture avec un chiffon gras pour les protéger de la rouille.

Si les chromes se ternissent par encrassement, frottez-les légèrement avec un produit pour faire les cuivres, ils retrouveront leur brillant.

Nous vous mettons en garde contre l'emploi des housses de chlorure de vinyle qui risquent de détériorer la peinture synthétique.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

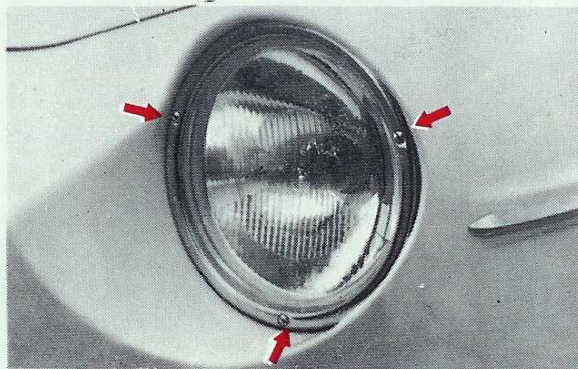
LUSTRAGE

Le lustrage ne doit être pratiqué que sur une voiture parfaitement lavée et séchée; il est déconseillé sur une peinture neuve qui n'atteindra son durcissement normal qu'après quelques mois.

N'utilisez que les produits homologués par nos Services Techniques ou par nos Agents.

LAMPES

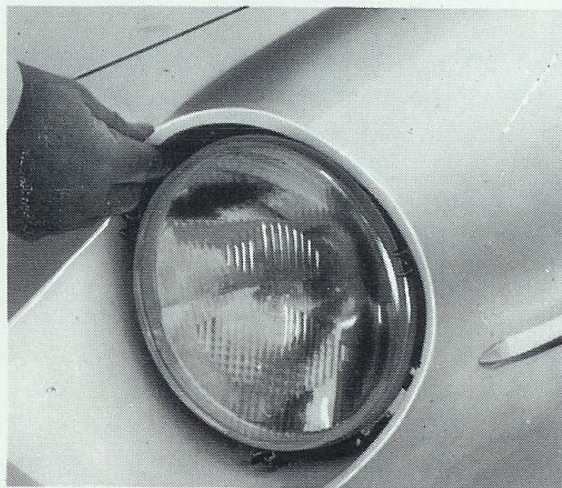
Remplacement d'une lampe de phare (faisceau asymétrique).



1. Retirer la porte de phare fixée par trois vis.

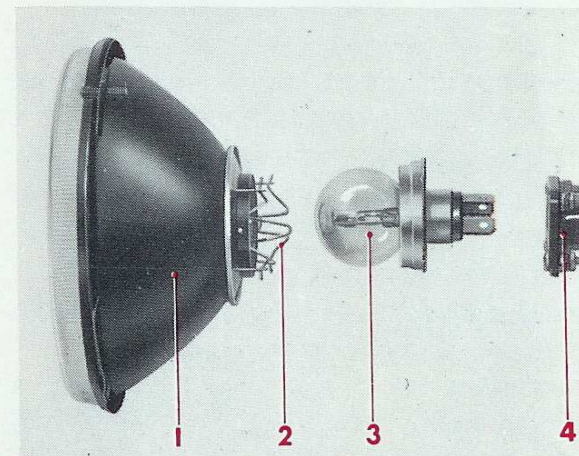
2. Sortir le bloc optique en écartant la patte en acier à ressort qui le maintient.

3. Débrancher l'alimentation en retirant le connecteur qui s'emmanche sur les pattes de la lampe.



4. Basculer les ressorts de fixation de la lampe; sortir cette dernière (la coupelle à deux étages fait partie du culot de la lampe).

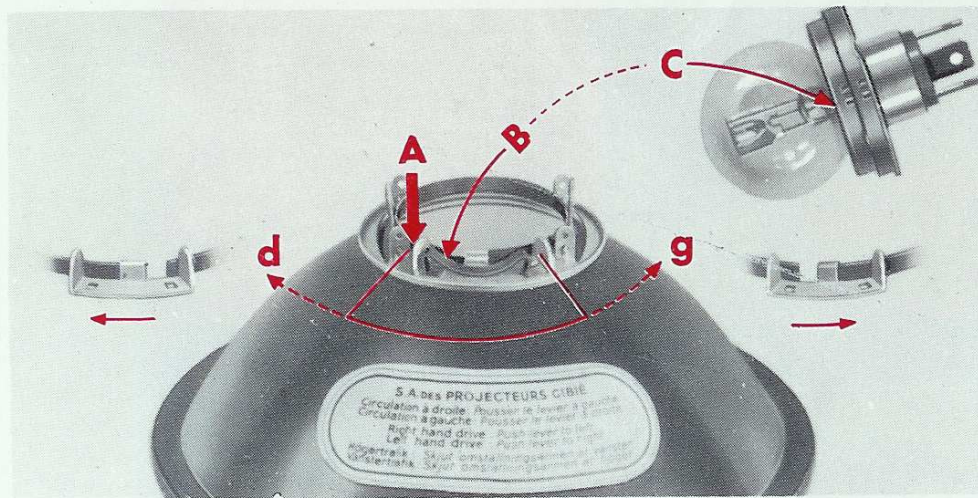
Remettre en place la lampe neuve (bien propre), elle porte un ergot qui interdit toute erreur d'orientation.



1. Bloc optique.
2. Sauterelles de fixation.
3. Lampe avec douille à collerette.
4. Connecteur.

Sur certaines voitures « exportation », le bloc optique porte un rotateur à utiliser dans le cas d'un changement de circulation (circulation à gauche — circulation à droite).

ENTRETIEN — RÉGLAGES



- A. Petit levier (rotateur).
- B. Encoche (logement de l'ergot de la lampe).
- C. Ergot de la lampe.

- d. Circulation à droite.
- g. Circulation à gauche.

Il faut procéder comme pour un changement de lampe; sortir la lampe, déplacer le rotateur (sur support de lampe) suivant les indications portées sur le bloc optique et remettre la lampe en place.

— Pour votre sécurité, vous devez toujours avoir une lampe « phare-code » dans votre coffre.

Nota. — Dans le cas d'un phare à faisceau symétrique, pour le démontage du bloc optique, procéder comme il est dit aux paragraphes 1 et 2, puis sortir le support de lampe en le tournant « sens inverse d'horloge ». Au remontage de la lampe neuve, tenir compte de l'indication « HAUT » portée sur le culot.

Remplacement d'une lampe de tableau de bord.

Il suffit de tirer sur son support; ce dernier est maintenu dans son logement par des griffes formant ressort.

Remplacement d'une lampe de feu indicateur de direction avant et de feu de position.

Le couvercle est fixé par deux vis (le feu de position est jumelé avec le feu indicateur de direction ou est sur le connecteur).

Remplacement d'une lampe de feu arrière.

Le boîtier est maintenu par 3 vis.

Remplacement d'une lampe d'éclaireur intérieur (voir « ÉCLAIRAGE INTÉRIEUR »).

Remplacement d'une lampe de feu de stationnement.

L'écusson formant couvercle est maintenu par une vis située à sa base.

— Pour les caractéristiques des lampes qui équipent votre voiture, reportez-vous au chapitre « CARACTÉRISTIQUES DIVERSES ».

ENTRETIEN — RÉGLAGES

PHARES

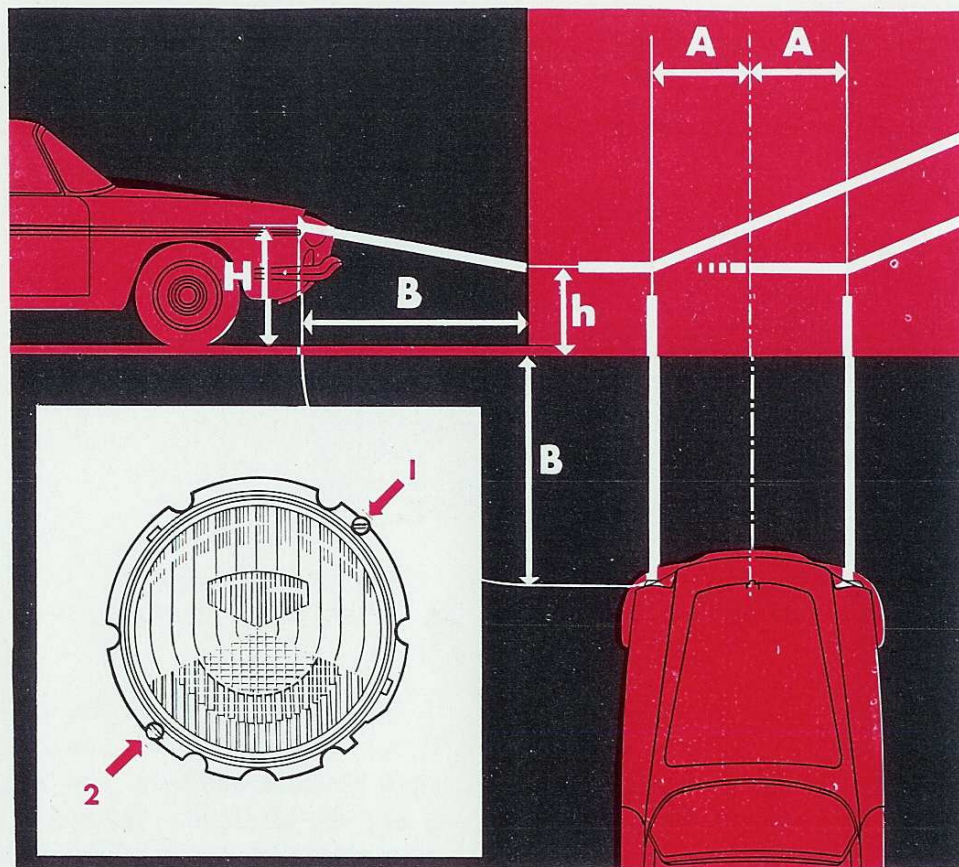
Réglage des feux de croisement.

Pour ne pas éblouir le conducteur de la voiture qui vous croise, vos phares doivent être correctement réglés.

Pour les vérifier, la voiture doit être sur un plan horizontal placé perpendiculairement à un mur à une distance de 10 m.

En éclairage « feux de croisement », les axes des deux faisceaux lumineux doivent être parallèles à l'axe de la voiture, la partie gauche de la plage éclairée (circulation à droite), limitée en hauteur par une coupure horizontale dont la distance au sol est inférieure de 10 à 25 cm à la hauteur de l'axe des phares.

Le réglage s'effectue par les vis **1** et **2** accessibles lorsque la porte de phare est enlevée. Masquer un phare pour régler l'autre.



A. Distance entre le centre du phare et l'axe du véhicule.

B. Distance de 10 m.

H. Hauteur du centre du phare.

h. Hauteur de la coupure horizontale du faisceau sur l'écran ($H - 10$ à 25 cm).

1. Réglage en direction.

2. Réglage en profondeur.

ENTRETIEN — RÉGLAGES

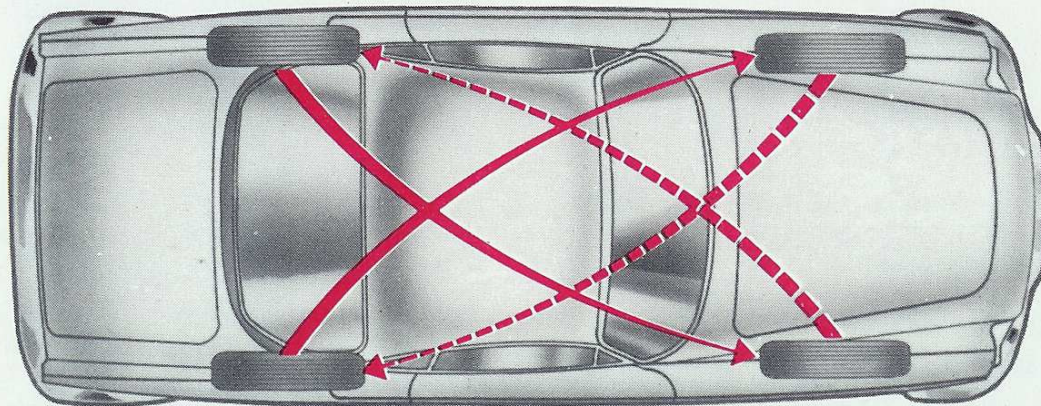
PNEUMATIQUES - ROUES

Gonflement. — De temps à autre (environ **tous les 2.500 km**), vérifier que les pneus sont convenablement gonflés.

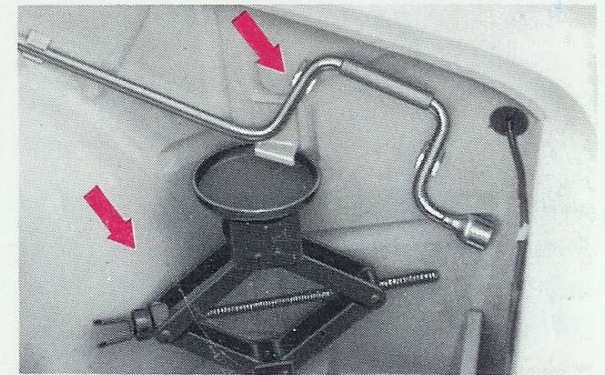
Les pressions normales sont de 1 kg à l'avant et de 1,6 kg à l'arrière (voir page 4). N'oubliez pas de faire gonfler votre roue de secours à 1,6 kg; vous ramèneriez sa pression à 1 kg si vous l'utilisez à l'avant.

Ne pas tenir compte des pressions supérieures qui seraient atteintes par temps chaud ou après un parcours effectué à grande vitesse.

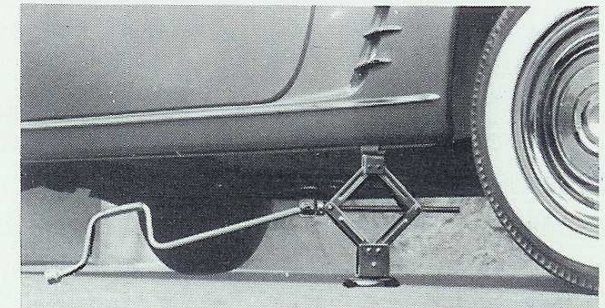
Permutation des roues. — **Tous les 5.000 km**, permutez les roues pour éviter l'usure inégale des pneus.



Le cric et la manivelle sont fixés dans le compartiment moteur.



Pour changer une roue, il faut placer le cric sous le longeron, le plus près possible de la roue à soulever.



ENTRETIEN — RÉGLAGES

PNEUMATIQUES ROUES

(Suite)

Démontage et remontage.

Avant d'utiliser le cric, serrer le frein à main, retirer l'enjoliveur (vis centrale) et débloquer les trois écrous de fixation de roue.

Pour faciliter la remise en place d'une roue avant, faire tourner le moyeu pour amener l'un des trois goujons en bas. Incliner la roue vers soi pour voir sa face intérieure, l'engager en premier sur ce goujon, puis ramener la roue dans le plan vertical.

La mise en place d'une roue arrière ne présente pas de difficulté (moyeu bloqué), il suffit d'incliner la roue pour l'engager facilement sur l'un des goujons.

Après la permutation, n'oubliez pas de rétablir les pressions normales des pneus.

Nota. — Pour toute réparation d'un pneu sans chambre s'adresser à un spécialiste.

En cas de nécessité une chambre à air nouveau modèle TR 13 peut être montée dans un pneu type sans chambre.

Pincement des roues avant. —

Les roues doivent converger vers l'avant. Une usure anormale des pneus avant peut avoir pour origine un pincement incorrect des roues avant.

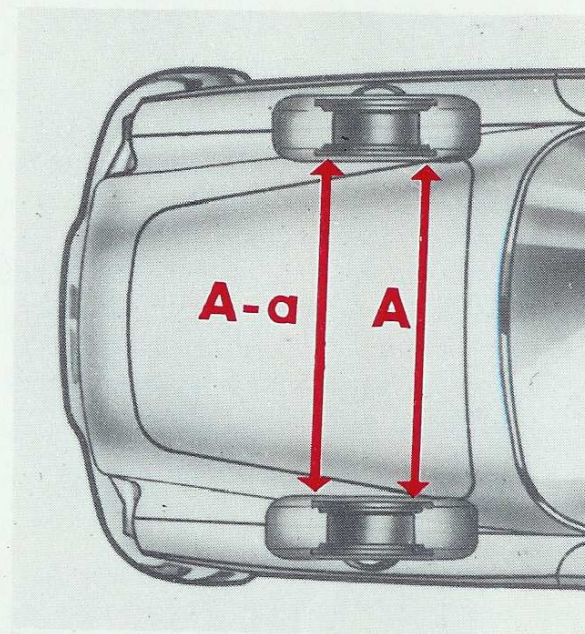
Tous les 5.000 km vérifier ce dernier, mesurer l'écartement entre deux points des jantes des roues avant, à hauteur du centre et vers l'arrière (repérer les points à la craie).

Faites avancer la voiture de façon que les roues effectuent un demi-tour; mesurez à nouveau l'écartement entre les points repérés.

Cette nouvelle mesure doit être inférieure à la première de :

$a = 3 \text{ à } 5 \text{ mm.}$

Nous vous conseillons de faire exécuter ce réglage par un Agent Renault.



En cas de travaux à effectuer sur la transmission, ne pas oublier au remontage de graisser le roulement de roue, l'articulation de trompette et les aiguilles de cardan.

Employer de la graisse pour roulements.

RAPPEL DES PRINCIPAUX TRAVAUX D'ENTRETIEN

TOUS LES 2.500 km

ACCUMULATEURS

Rétablir le niveau de l'électrolyte en ajoutant exclusivement de l'eau distillée ou de l'eau de pluie.

FREINS

Vérifier le niveau du liquide dans le réservoir.

MOTEUR

Voir Schéma de Graissage inséré à la fin de la notice. Un nettoyage extérieur du moteur permettra de se rendre compte des fuites ou autres anomalies.

TOUS LES 5.000 km

ALLUMEUR

Vérifier l'état et l'écartement des contacts.

BOUGIES

Nettoyer les électrodes et régler leur écartement.

CARBURATEUR

Resserrer les écrous de fixation.

CULBUTEURS

Vérifier leur jeu.

ÉCRAN FILTRANT DE L'APPAREIL DE CHAUFFAGE (page 38)

EMBRAYAGE

Vérifier la garde.

FILTRE A AIR A BAIN D'HUILE (page 38)

FREINS

Réglage des freins à pied et à main.

PNEUS

Permuter les roues.

TRAIN AVANT

Vérifier le pincement des roues avant et contrôler le jeu des articulations de direction.

TOUS LES 10.000 km

COURROIES

Vérifier leur tension.

Faire graisser et vérifier régulièrement sa voiture c'est, en fin de compte, réaliser une économie.

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

LE MOTEUR NE PART PAS

Votre voiture convenablement entretenue ne doit pratiquement jamais connaître d'incidents susceptibles de l'immobiliser longtemps :

LE DÉMARREUR N'ENTRAÎNE PAS LE MOTEUR :

— Vérifiez que les bornes de votre batterie ne sont pas à nettoyer et qu'une de ses cosse n'est pas desserrée; sinon, votre batterie est-elle chargée?

— Peut être dû à une mauvaise masse.

— Faites-vous pousser en embrayant sur la deuxième vitesse.

LE DÉMARREUR FONCTIONNE :

a) Vérifiez l'allumage.

La bobine est-elle bonne? Mettez le contact. Débranchez le fil central de l'allumeur en le laissant relié au centre de la bobine.

Approchez son extrémité près de la culasse; tournez lentement le moteur à la manivelle. Si vous tirez une étincelle de 1 cm au bout du fil détaché tenu à la main, votre bobine est bonne.

Les contacts de l'allumeur sont-ils en bon état?

Surfaces planes et propres (voir « ALLUMEUR »); le couvercle est peut-être humide ou présente une fêlure; dans ce dernier cas, le changer.

Vérifiez les bougies. — N'y a-t-il pas d'humidité sur les porcelaines (voir Mise en route)?

b) Vérifiez l'alimentation.

— Coincement de la glace de l'autostarter; un léger coup donné sur le couvercle avec un manche d'outil suffira pour la décoller.

L'essence déborde du carburateur :

— Flotteur percé ou pointeau coincé.

Vérifiez le débit d'essence.

(Dévissez le bouchon-filtre du carburateur et actionnez la pompe à la main.)

L'essence coule, mais le débit est faible :

— Le joint de la cloche de la pompe est détérioré ou pas assez serré.

— La canalisation est partiellement bouchée ou écrasée.

— Le filtre de la pompe est sale (ne pas démonter la pompe sans avoir un joint neuf).

L'essence coule, le débit est normal :

— L'un des gicleurs du carburateur est bouché; démonter les gicleurs et les souffler (ne jamais utiliser un objet métallique pour les déboucher).

c) Vérifier l'étanchéité de l'aspiration.

— Les écrous de fixation du carburateur et des collecteurs sont-ils bien serrés?

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

LE MOTEUR PART

IL S'ARRÊTE APRÈS QUELQUES SECONDES :

— **Pointeau coincé**, en général, un léger coup donné sur la cuve du carburateur, avec le manche d'un outil, suffira à le décoller.

EN MARCHE IL EST IRRÉGULIER :

— **Au départ**, marche irrégulière donnant l'impression d'une bougie défectueuse, et tout rentre dans l'ordre après quelques kilomètres :

Vérifiez les contacts de l'allumeur.

IL CALE AU RALENTI :

— Le gicleur de ralenti est bouché.

IL S'ÉTOUFFE QUAND VOUS ACCÉLÉREZ :

— Le gicleur principal est bouché.

IL A DES RATÉS A BAS RÉGIME :

— L'écartement des contacts de l'allumeur est trop faible.

IL A DES RATÉS A VIVE ALLURE :

— L'écartement des contacts de l'allumeur est exagéré.

IL A DES RATÉS A TOUS RÉGIMES :

— Bougie défectueuse. (Écartement incorrect des électrodes. Bougie encrassée. Isolant cassé.)

— Contacts de l'allumeur encrassés.

— Mauvais contact des fils d'allumage.

IL SEMBLE MANQUER DE PUISSANCE :

— Vérifiez le gicleur principal.

— Vérifiez après quelques kilomètres de route, en posant la main sur les roues, près de l'enjoliveur, que l'une d'elles n'est pas anormalement chaude (segments de frein non rappelés, commencement de grippage d'un roulement).

— Le frein à main est-il desserré à fond ?

IL CHAUFFE ET MANQUE DE PUISSANCE :

— Manque d'eau : fuites aux durites de conduite d'eau.

(N'ajoutez jamais d'eau froide dans un radiateur très chaud).

— Courroie de ventilateur insuffisamment tendue ou cassée (voir paragraphe « COURROIES »).

— Avance à l'allumage trop faible; faites-la régler par l'un de nos Agents.

— Radiateur entartré (après un long service).

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

EXPLOSIONS A L'ÉCHAPPEMENT :

En tirage :

— Mauvaise fermeture des soupapes, vérifiez le jeu des culbuteurs (voir « CULBUTEURS ») ou faites-le vérifier par un Agent Renault.

En descente (retenue) :

— Ralenti trop pauvre (voir « CARBURATEUR »).

— Prise d'air à l'échappement.

EMBRAYAGE

IL MANQUE DE PROGRESSIVITÉ :

— Mauvaise habitude de conduite.
— La garde de la pédale est incorrecte ou l'embrayage détérioré. Confiez votre voiture à un Agent Renault.

IL SIFFLE EN DÉBRAYANT :

— Butée fatiguée par un usage abusif de la pédale. Faites-la changer par un Agent Renault.

LES VITESSES GRINCENT EN PASSANT :

— Trop de garde à la pédale de débrayage.

FREINS

LA PÉDALE SEMBLE ÉLASTIQUE :

— Il y a de l'air dans les canalisations. Faites faire la purge.

TENUE DE ROUTE

LA VOITURE TIRE D'UN CÔTÉ :

— Segment de frein grippé (dans ce cas, le tambour correspondant est anormalement chaud).

— Pression de gonflement anormale de l'un des pneus.

— Choc brutal ayant entraîné un dérèglement du pincement des roues avant. Faites exécuter ce réglage par un Agent Renault.

“GUT. 34-00” *Automobilistes parisiens ou de passage à Paris... notez ce numéro sur votre carnet*

Le jour, la nuit, Dimanches et Fêtes,
“ GUT. 34-00 ” vous répond :

**“ Ici Permanence
Dépannage Renault ”**

et alerte sur-le-champ, par Radio, l'une des camionnettes Service qui prêtent assistance dans Paris et la Seine à tous les conducteurs d'une Renault.

Pour 20 NF à forfait

Votre voiture sera :

remise en marche (si la chose est possible)
ou remorquée dans un garage de votre choix

CARTE DE GARANTIE ET GUIDE D'ENTRETIEN

Tout véhicule neuf est garanti contre toute défectuosité de pièces, suivant des modalités précisées sur la carte de garantie remise à l'acheteur lors de la livraison du véhicule.

Conservez précieusement ce document qui vous sera demandé si vous sollicitez l'application de la garantie. Suivez rigoureusement les recommandations qui y sont mentionnées.

M. CHIVA
MECANICIEN -
St-PARGOIRE (Hérault)
R.M. Montpellier 804 C.C.P. Montpellier 284.33

UN GUIDE D'ENTRETIEN ET DE GRAISSAGE est remis avec la carte de garantie.

Il présente schématiquement la cadence des travaux recommandés sous la forme de Gamme d'Opérations de Vérification et de Graissage à exécuter à intervalles périodiques.

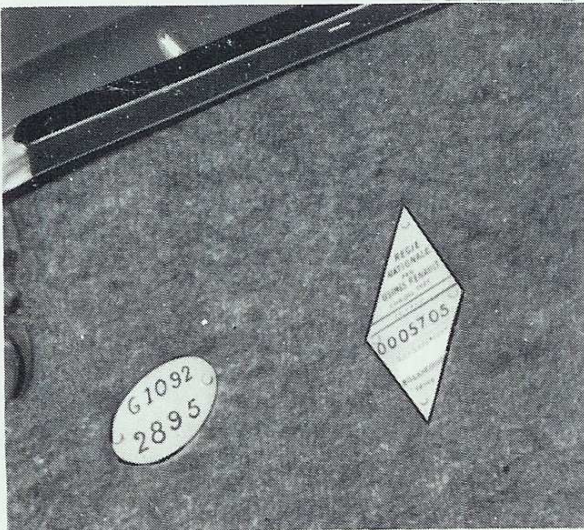
Le réseau **RENAULT** est à la disposition de la Clientèle pour exécuter ces Opérations à des tarifs connus ou aisément prévisibles.

IDENTIFICATION

IDENTIFICATION

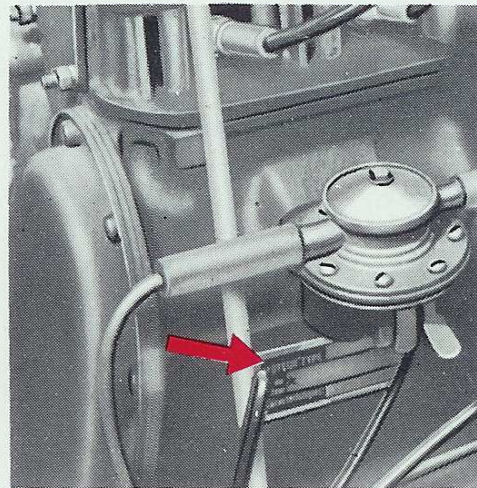
Dans toute correspondance ou commande, n'oubliez jamais de rappeler :

— **Le type du véhicule, sa puissance et son symbole.**



— **Le numéro dans la série du type** (Plaque losange placée sensiblement au milieu du tablier, visible lorsque le coffre à bagages est ouvert).

— **Le numéro de fabrication ou numéro de voiture** (Plaque ovale fixée sur le côté du tablier, visible lorsque le coffre est ouvert).



— **Le numéro de moteur** (sur la plaque rectangulaire fixée sur le carter-cylindres à droite et vers l'arrière).



Les pièces de rechange d'origine sont garanties par ce poinçon.

Toutes ces pièces sont rigoureusement contrôlées et garanties.

Votre sécurité et la qualité des réparations dépendent de l'emploi exclusif des pièces d'origine dont tout le Réseau est méthodiquement approvisionné.

CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

Le moteur est un quatre cylindres en ligne à chemises amovibles, à 4 temps, du type culbuté. Les paliers de vilebrequin et les têtes de bielles sont garnis de coussinets amovibles.

Il est refroidi par l'eau qui entoure les chemises et circule dans la culasse (pompe à eau).

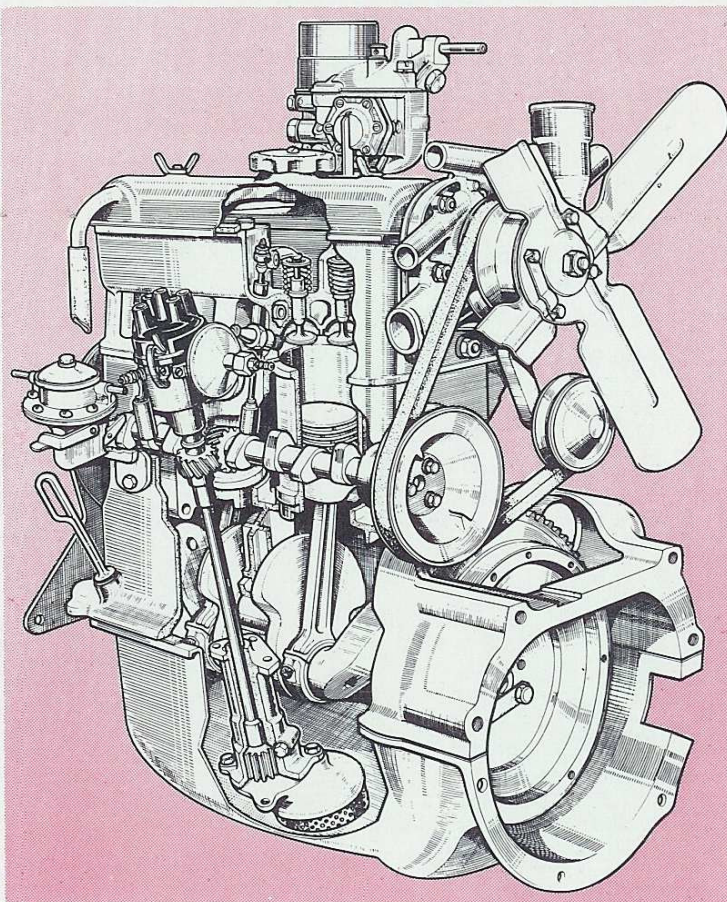
Son graissage sous pression (pompe à engrenage) assure une lubrification parfaite du vilebrequin, des têtes de bielles, des culbuteurs et de la distribution.

Les autres organes sont graissés par les projections.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

Alésage	58 mm
Course	80 mm
Cylindrée	845 cm ³
Compression	8
Puissance (SAE) à 5.000 tr/mn	40 ch.
Carburateur Solex à auto-starter et pompe de reprise	32 PIBT

MOTEUR



Jeux pratiques des culbuteurs :

A froid	admission	0,15 mm
	échappement	0,22 mm

DISTRIBUTION

	Linéaire	Angulaire
Ouverture aspiration (avant P.M.H.)	0,4 mm	7°
Fermeture aspiration (après P.M.B.)	9 mm	45°
Ouverture échappement (avant P.M.B.)	9 mm	45°
Fermeture échappement (après P.M.H.)	0,4 mm	7°

ALLUMAGE

Allumeur : Avance automatique centrifuge et correcteur à dépression.

Calage initial : $\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ à } 4^{\circ} \text{ d'avance sur vilebrequin.} \\ 2 \text{ à } 4 \text{ mm sur la poulie.} \end{array} \right.$

CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

MOTEUR (Suite)

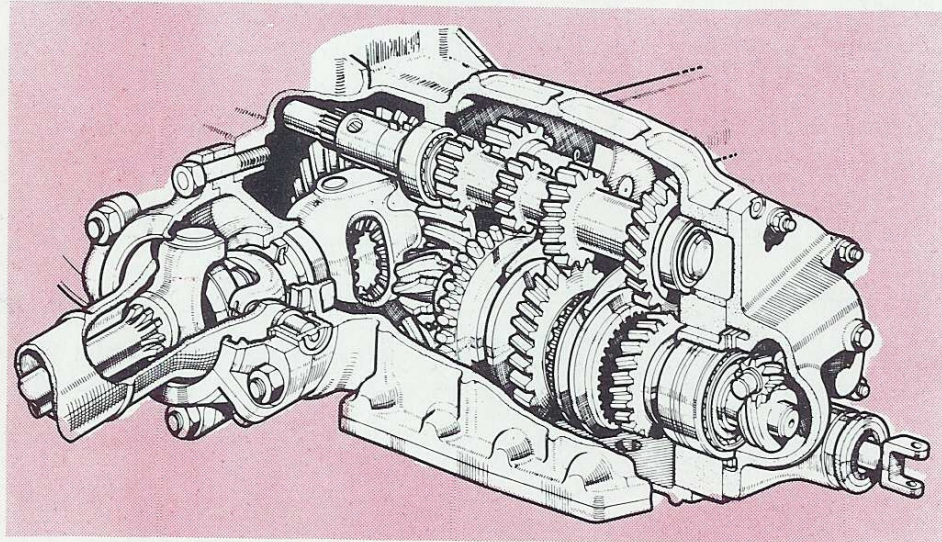
Écartement des contacts :
0,4 à 0,5 mm.

Ordre d'allumage 1-3-4-2

(le cylindre n° 1 est du côté
volant moteur, c'est-à-dire
vers l'avant de la voiture)

Bougies $\varnothing$ 14..... } AC 44 F
Marchal 37 S

Électrodes des bougies
(écartement) 0,5 à 0,7 mm



Boîte trois vitesses

BOITE - PONT

La boîte trois vitesses permet 3 rapports de vitesse en marche avant et un en marche arrière. La commande des vitesses se fait par baladeurs. Les 2^e et 3^e vitesses sont synchronisées.

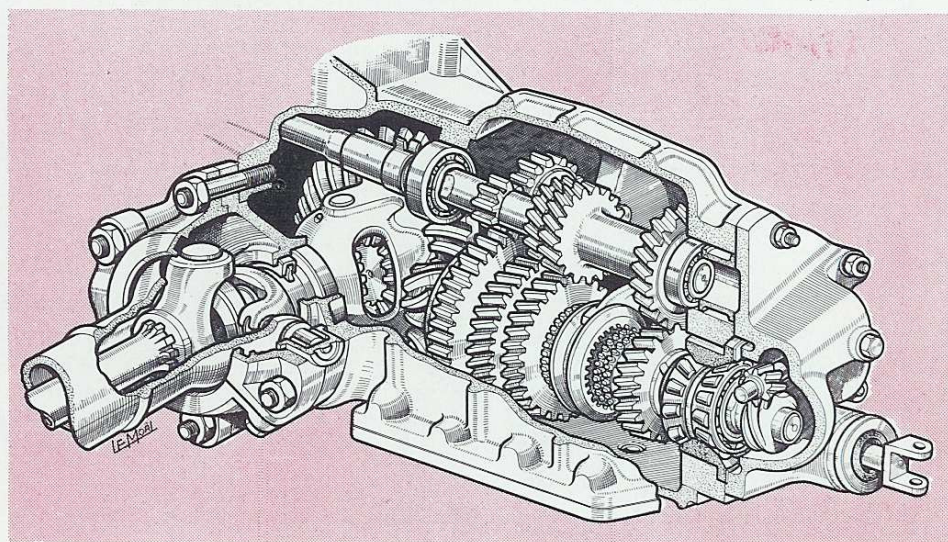
Rapport des vitesses (Moteur/sortie boîte)

1 ^{re} vitesse	1/3,7
2 ^e vitesse	1/1,8
3 ^e vitesse	1/1,035
Marche arrière	1/3,7

La boîte 4 vitesses permet quatre rapports de vitesse en marche avant et un en marche arrière. La commande des vitesses se fait par baladeurs. Les 2^e, 3^e et 4^e vitesses sont synchronisées.

Rapport des vitesses (Moteur/sortie boîte)

1 ^{re} vitesse	1/3,7
2 ^e vitesse	1/2,1
3 ^e vitesse	1/1,46
4 ^e vitesse	1/1,035
Marche arrière	1/3,7



Boîte quatre vitesses

CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

LAMPES

Tableau des lampes pouvant équiper votre voiture :

Feux de route et feux de croisement..	Lampe « phare code » (faisceau asymétrique) 6 volts, 45/40 watts.
Feux de position	
Feux indicateurs de direction avant ..	Lampe bifil, ballon $\varnothing$ 25, 6 volts, 4/18 watts.
Feux arrière et stop	
Feux indicateurs de direction arrière..	Lampe ballon 6 volts, 15 watts, $\varnothing$ 25.
Feux de stationnement	Lampe ballon allongé $\varnothing$ 10, 6 volts, 2,4 watts, culot de 9, 1 plot, 2 ergots.
Éclaireur de plaque de police.....	
Éclaireur moteur	Lampe ballon $\varnothing$ 19, 6 volts, 4 watts, 1 plot, 2 ergots.
Éclaireurs intérieurs.....	Lampe navette 10 $\times$ 39, 6 volts, 4 watts.
Feux témoins et éclaireurs de tableau de bord	Lampe mignonnette $\varnothing$ 14, 6 volts, 1,5 watt, culot de 9.

CAPACITÉS

Système de refroidissement	4,6 litres
Moteur	{ Maxi 2,5 litres Mini 1,5 litre
Bloc mécanisme	1,25 litre
Système de freinage.	0,23 litre
Réservoir (essence) ..	32 litres

M. CHIVA
MECANICIEN -
St-PARGOIRE (Hérault)
R.M. Montpellier 806 - C.C.P. Montpellier 284-33

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

SCHÉMA DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

1. Feux avant.
2. Feux de position et feux indicateurs de direction avant.
3. Batterie.
4. Feux de stationnement.
5. Éclaireurs intérieurs.
6. Contacteurs d'éclaireurs intérieurs sur portes.
7. Feux arrière, feux stop et feux indicateurs de direction arrière.
8. Allume-cigare.
9. Avertisseur route.
10. Plaque-raccord sur tableau de bord (2 bornes).
11. Jauge d'essence.
12. Chauffage SOFICA.
13. Contacteur-allumage-démarrage.
14. Mano-contact de pression d'huile.
15. Bobine.
16. Feu témoin des feux de route.
17. Indicateur de température d'eau.
18. Feu témoin de pression d'huile.

19. Éclaireur de tableau de bord.
20. Feu témoin des feux indicateurs de direction.
21. Feu témoin de charge.
22. Indicateur de niveau d'essence.
23. Bilame (centrale clignotante).
24. Thermistance de température d'eau.
25. Allumeur-distributeur.
26. Bougies.
27. Avercod.
28. Éclaireur de capot moteur.
29. Éclaireur de plaque de police.
30. Démarreur.
31. Dynamo.
32. Avertisseur-ville.
33. Essuie-vitre.
34. Contacteur de chauffage.
35. Contacteur d'essuie-vitre.
36. Plaque-raccord avant.
37. Régulateur de tension.
38. Contacteur de stop.
39. Plaque-raccord arrière.

AVERCOD

REPÈRES	DÉSIGNATION
A	Alimentation
B	Feux arrière
C	Feux de position
D	Feux de croisement
E	Feux de route
F	Feu témoin de phare
G	Feu indicateur de direction avant gauche.
H	Feu indicateur de direction arrière gauche.
I	+ Inverseur.
J	Feu indicateur de direction avant droit.
K	Feu indicateur de direction arrière droit.
L	Avertisseur urbain.
N	Avertisseur route.
M	Feu de stationnement gauche.
O	Feu de stationnement droit.

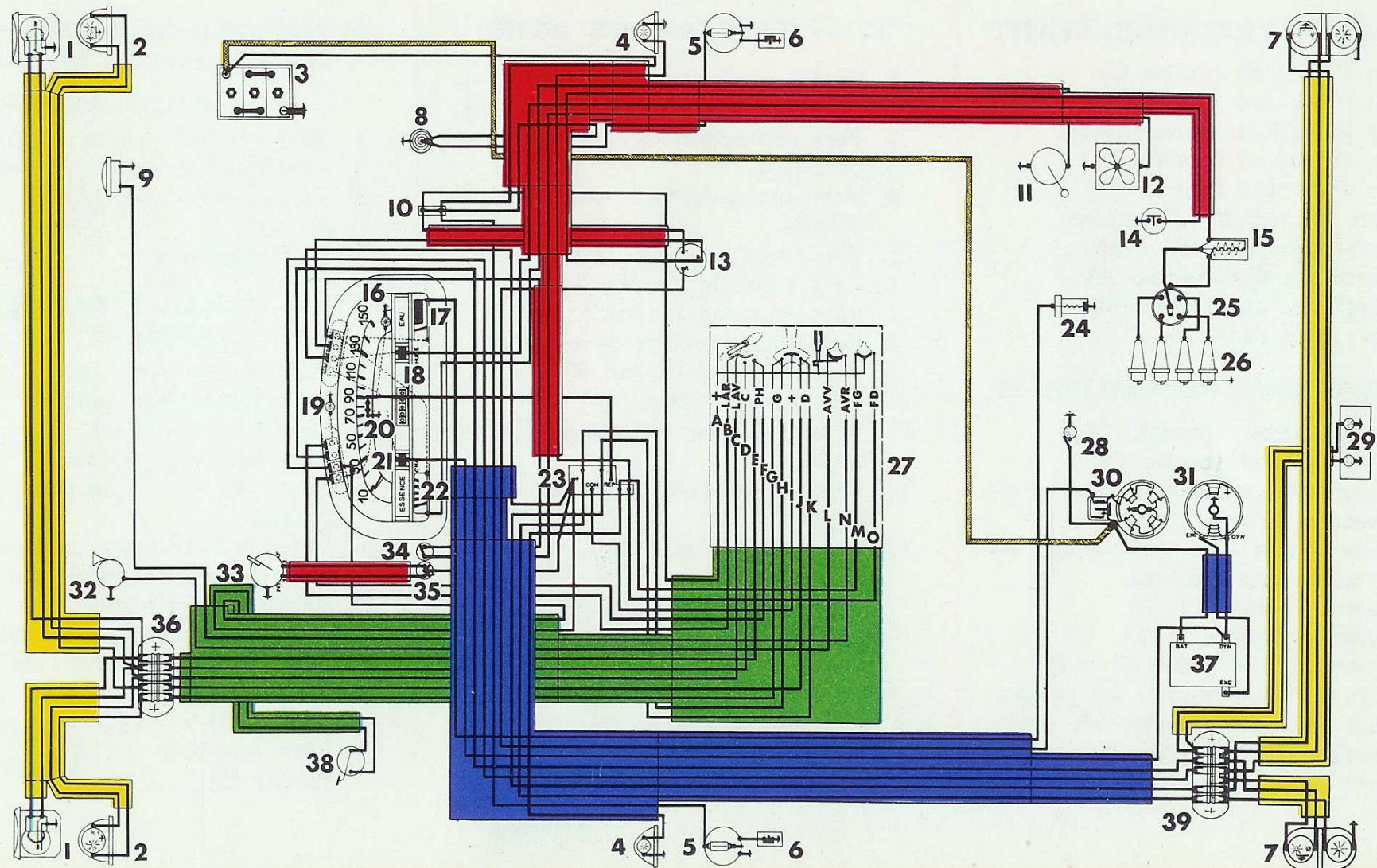
Commande d'éclairage

Commande des feux ind. de direction

Inverseur d'avertisseur

Inverseur des feux de stationnement

INSTALLATION ÉLECTRIQUE



INSTALLATION ÉLECTRIQUE

A. — PLAQUE RACCORD AVANT

1. De l'Avercod (borne G).
2. De l'Avercod (borne D).
3. De l'Avercod (borne LAV).
4. De l'Avercod (borne C).
5. De l'Avercod (borne PH).
6. Vers clignotant AV gauche.
7. Vers clignotant AV droit.
8. Vers feux de position AV.
9. Vers feux de croisement.
10. Vers feux de route.

B. — CENTRALE CLIGNOTANTE

1. Alimentation (borne +).
2. de l'Avercod (borne G).
3. Inverseur sur Commodo (borne +)
4. Avercod (borne D).
5. Témoin des feux indicateurs de direction sur tableau.
6. Avercod (borne F.G.).
7. Avercod (borne F.D.).
8. Essuie-vitre — contact stop.
9. Vers feu de direction AR gauche.
10. Vers feu de direction AR droit.
11. Vers feu de stationnement gauche.
12. Vers feu de stationnement droit.

C. — TABLEAU DE BORD

1. Vers centrale clignotante (borne +).
2. Vers contacteur allumage (borne B).
3. Vers contacteur de l'appareil de chauffage.
4. Vers mano-contact de pression d'huile.
5. Vers thermistance d'eau.
6. Vers centrale (borne R.E.P.).
7. Vers Avercod (borne L AR).
8. Vers plaque arrière et feux stop.
9. Vers Avercod (borne PH).
10. Vers contact stop.
11. Vers régulateur de tension (borne DYN).
12. Vers plaque-raccord et feux arrière.
13. Vers jauge d'essence.

D. — CONTACT ALLUMAGE-DÉMARRAGE

1. De plaque raccord sur tableau alimentation +.
2. Vers démarreur.
3. Vers bobine d'allumage.

4. Vers tableau de bord pour alimentation des appareils de contrôle.

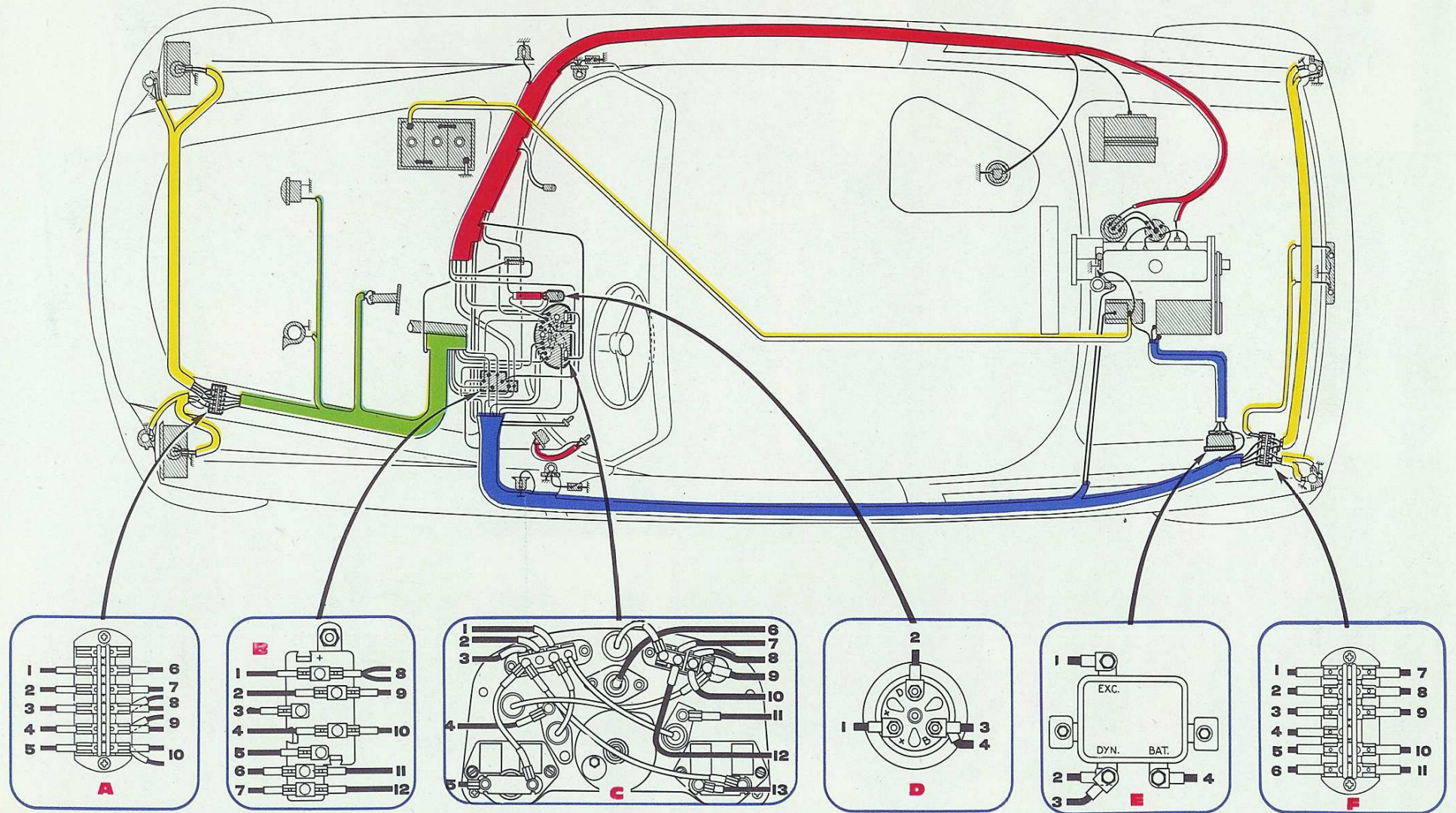
E. — RÉGULATEUR

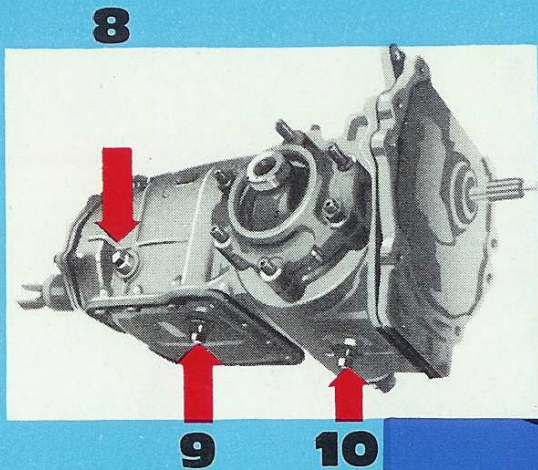
1. Vers dynamo (borne EXC).
2. Vers dynamo (borne DYN).
3. Vers témoin charge sur tableau de bord.
4. Vers démarreur.

F. — PLAQUE RACCORD ARRIÈRE

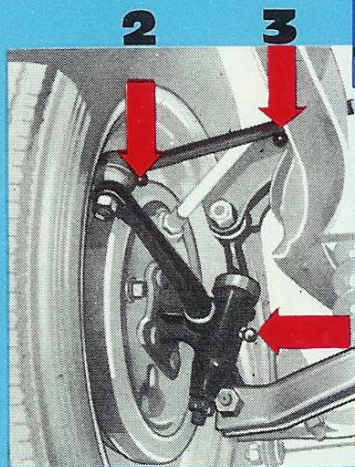
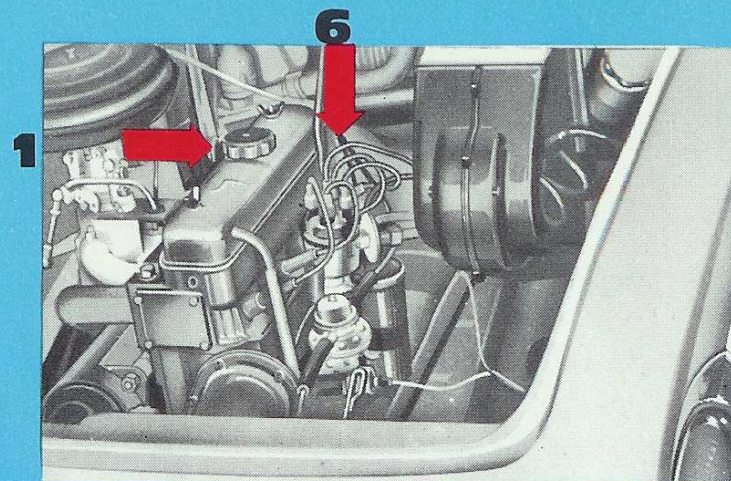
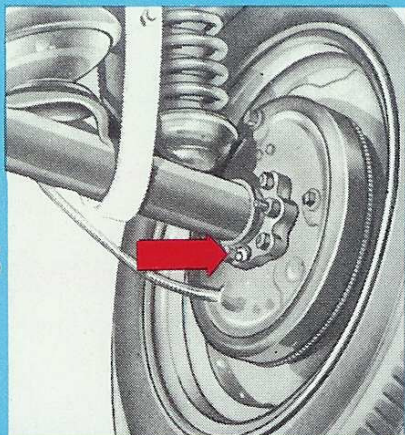
1. Vers feu arrière droit.
2. Vers feu arrière gauche.
3. Vers feu stop droit.
4. Vers feu stop gauche.
5. Vers feu de direction arrière gauche.
6. Vers feu de direction arrière droit.
7. Vers éclairateurs plaque de police.
8. Vers Avercod (borne LAR)..... } Via tableau de bord.
9. Vers contact de stop. }
10. Vers Avercod (borne D)..... } Via centrale clignotante.
11. Vers Avercod (borne G)..... }

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

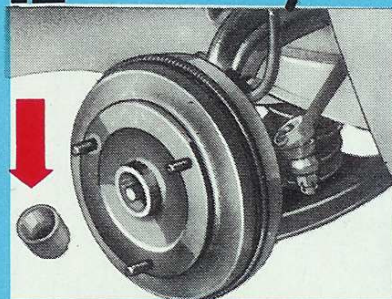




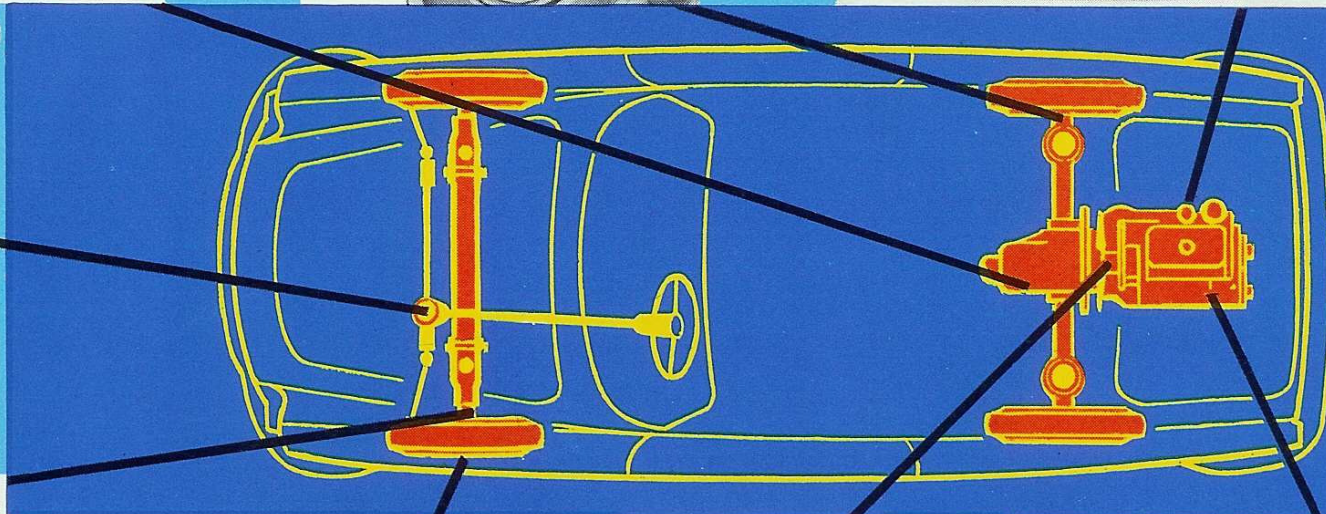
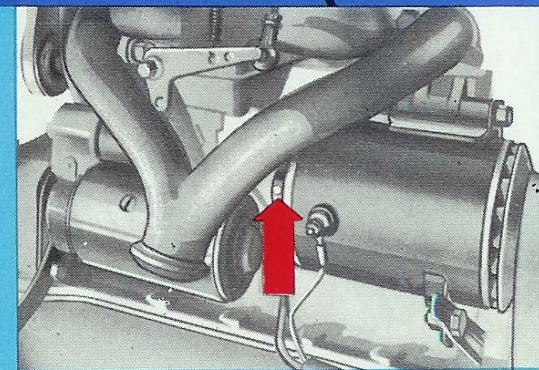
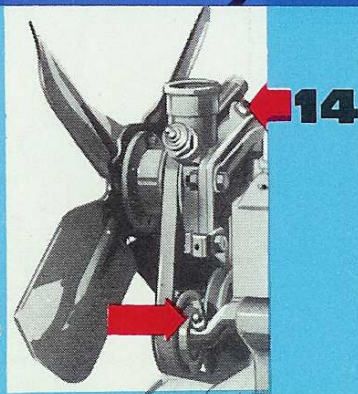
13



12



5



SCHEMA DE GRAISSAGE

us les 500 km	1	moteur-niveau <i>si nécessaire refaire le niveau en suivant les indications de la jauge</i>
les 2 500 km	1	moteur-vidange <i>le bouchon de vidange est vissé sur le carter inférieur</i>
	2-3	bielles de direction
	4	pivots-supports de fusées
les 5 000 km	5	tendeur de courroie de ventilateur
	6	allumeur <i>retirer le rotor et avec la burette huiler les feutres : feutre sous le rotor, 4 à 5 gouttes feutre lècheur de cames, 2 gouttes</i>
	7	dynamo <i>dégager l'orifice pour introduire la burette</i>
	8	boite-pont-niveau <i>l'orifice de remplissage sert à établir le niveau</i> <i>graisser les paliers d'essuie-vitre, les articulations du levier de changement de vitesse, des capots, les charnières de portes, les serrures, etc...</i>
les 10 000 km	9	boite-pont-vidange <i>faire la vidange après une utilisation de la voiture : l'huile est chaude et par suite fluide ; remplir avec de l'huile neuve jusqu'à atteindre l'orifice de remplissage (8)</i>
	10	
	11	direction
	12	roues avant <i>déposer l'enjoliveur, démonter la roue, enlever le bouchon (pas de filetage) et le remplir à demi</i>
les 50 000 km	13	roues arrière <i>graisage modéré</i>
	14	ventilateur et pompe à eau <i>dévisser le bouchon, le remplacer momentanément par un graisseur normal pour effectuer le graissage et revisser le bouchon (graisage modéré)</i>

HUILE MOTEUR

FAHRENHEIT	CENTIGRADE	A MINERALE	DETERGENTE	
			B NORMALE	C MULTIGRADE
32°	0°	20 W	20 W	10 W/30
10°	-12°	10 W	10 W	
		5 W/20 (U.S.A. - Canada)		

GRAISSE CHASSIS

HUILE POUR BOITE et PONT SAE 80 EP

PETITS GRAISSAGES Huile de vaseline

GRAISSE POUR DIRECTION

GRAISSE POUR ROULEMENTS

RENAULT

ENERGOL

ESSO

HUILES
RENAULT

MOBILOIL

SHELL

TOTAL

HIVER
RIGOREUX
(inférieur à

HUILE
RENAULT
10 W

TOTAL
SUPER
10 W

AMÉNAGEMENTS SPÉCIAUX

Ce chapitre fait état des principales variantes prévues pour satisfaire aux cas particuliers des nombreux pays dans lesquels nous exportons.

Ces variantes donnent lieu à des types d'adaptation caractérisés par les particularités suivantes :

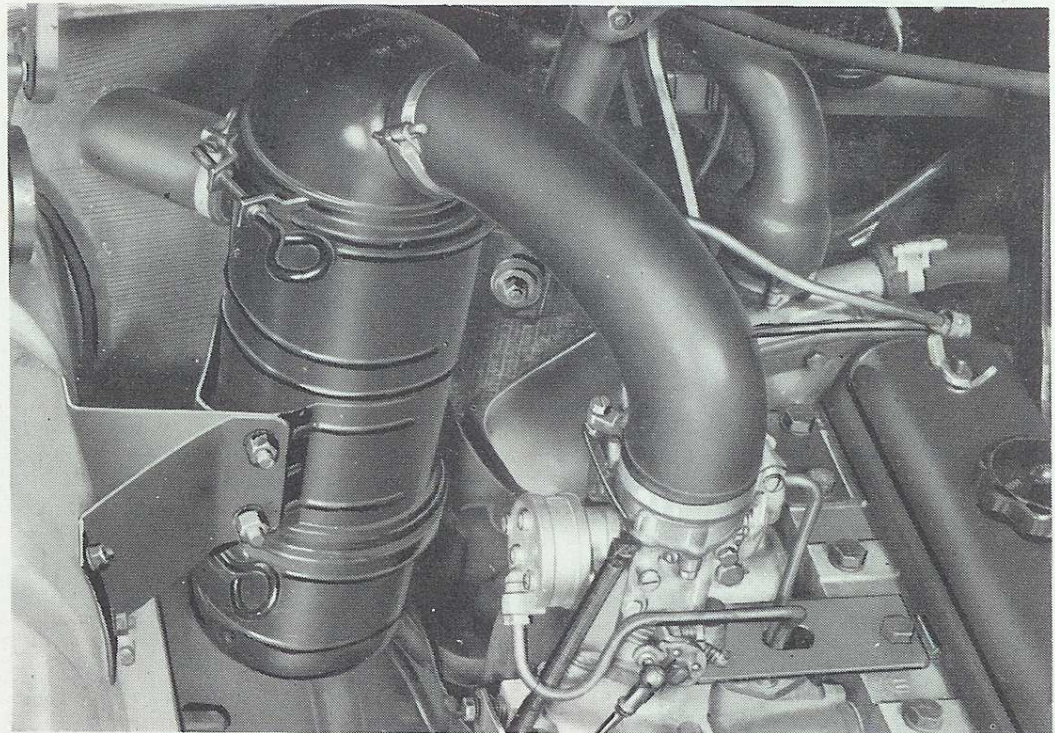
Équipement « Compound ».

Équipement « Grands froids ».

Équipement « Hautes altitudes ».

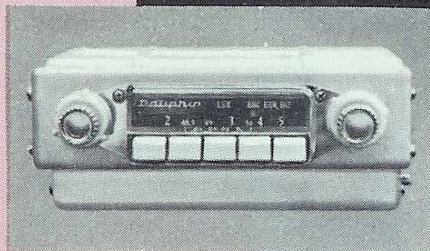
ÉQUIPEMENT COMPOUND

Dans les régions sèches, l'air contient une grande quantité de fines poussières très dures, qui auraient vite raison de la vie de votre moteur s'il devait les aspirer. Elles sont arrêtées dans leur course vers le moteur par un filtre double « Tout en Un » installé dans le compartiment moteur.



Quelques accessoires

SAPRAR



POSTES AUTO-RADIO

Se montent à l'emplacement
prévu sur la planche de bord



POLISH SAPRAR

Nettoie, polit et
lustre la peinture
de votre voiture



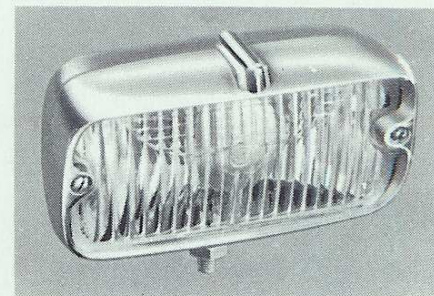
ANTIGEL SAPRAR

Maximum d'effica-
cité et de sécurité



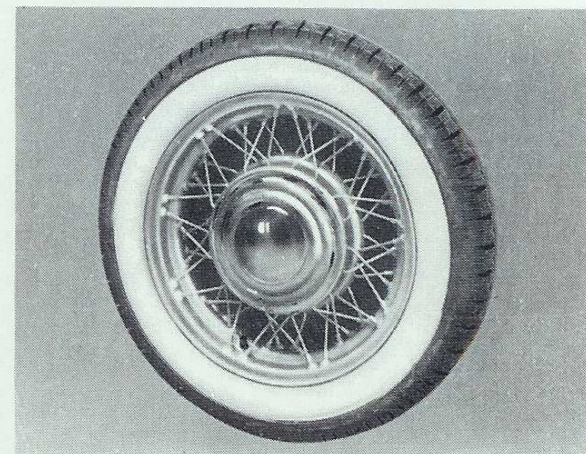
PLAIDS PURE LAINE

Housses d'intérieur confectionnées
Coloris variés



PROJECTEURS ANTI-BROUILLARD

Projecteurs de Recul



ROUES A RAYONS, CHROMÉES,
ENJOLIVEURS DE CARROSSERIE,
DE ROUES, etc.

SAPRAR

13 et 14 Quai de Boulogne - BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine)

EN VENTE CHEZ TOUS LES CONCESSIONNAIRES
ET AGENTS RENAULT

TÉL. MOLITOR 76-30



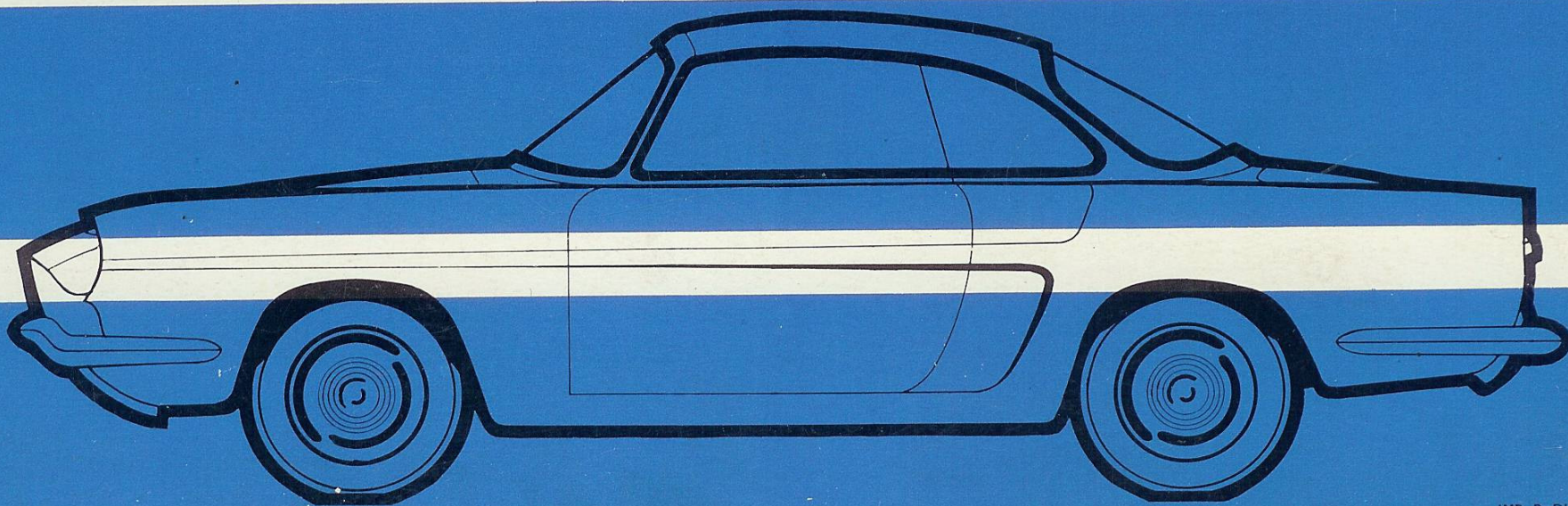
Dans le monde entier

les Succursales Concessionnaires
et Agents RENAULT
sont à votre disposition.

RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT

8 - 10, Avenue Emile-Zola BILLANCOURT (Seine)
Adresse télégraphique : RENOFR - Paris
Numéro d'entreprise : 261 75012 9001
Téléphone MOLitor 52-00 Inter MOLitor 26-00

60.826.00.03



PRINTED IN FRANCE

IMP. P. DUPONT - PARIS