

203
Geugeot

•

NOTICE
D'ENTRETIEN

6^{me} Edition



MODIFICATIONS APPLIQUÉES DEPUIS L'IMPRESSION DE LA NOTICE

Page 5 - Sièges AV - Réglage.

au lieu de : ...il suffit de soulever le levier situé devant chaque siège, etc...

lire : ...il suffit de soulever la manette située sur le côté de chaque siège AV entre ce dernier et la porte, etc...

Page 11 - Vérification.

A dater du 5 Mars 1952, les deux vérifications après 500 et après 1.500 km. prévues sur cette notice sont remplacées par une seule vérification à 1.000 km.

En conséquence,

au lieu de : Première vérification après 500 km., etc...

Deuxième vérification après 1.500 km., etc...

lire : Vérification à 1.000 km. comprenant tous les travaux, graissages et vidanges prévus précédemment pour les deux vérifications etc...

Page 18 - Chauffage-Dégivrage - Fonctionnement.

au lieu de : ...le robinet d'admission d'eau placé sur le tablier, sous le capot, etc...

lire : ...le robinet d'admission d'eau placé sous l'auvent, à droite de l'appareil, etc...

Page 25 - Lubrification du moteur.

Ajouter : A l'arrêt du moteur, l'huile du filtre dont la contenance est d'un demi-litre environ, retourne complètement ou partiellement, au carter inférieur du moteur dans un laps de temps variable selon la fluidité du lubrifiant utilisé, la température de celui-ci, etc... Il n'est donc pas anormal, même après avoir fait le plein rigoureusement à 4 li. d'un moteur qui vient d'être vidangé de ne retrouver que 3,5 li. à la jauge lors d'une mesure du remplissage du carter.

Page 41 - Carburateur.

Ajouter : Le nettoyage du filtre d'arrivée d'essence au carburateur est facile, il suffit de dévisser le bouchon 6 pans placé sur le carburateur au dessous du tuyau d'arrivée d'essence pour accéder à la crépine de ce filtre.

Peugeot

TABLE DES MATIÈRES

Caractéristiques principales.	3	Identification du véhicule	3
Renseignements divers	3		

PREMIÈRE PARTIE

CONSEILS GÉNÉRAUX D'UTILISATION

Commandes diverses, appareils de bord et aménagements spéciaux	5	Vérifications à 500 et 1.500 kilomètres	11
Mise en service de la voiture	8	Précautions à prendre par temps froid	15
Mise en marche du moteur	9	Chauffage-Dégivrage-Aération	17
Conduite du véhicule	10	Pneumatiques	20
Précautions à prendre pendant les premiers 1.000 km	11		

DEUXIÈME PARTIE

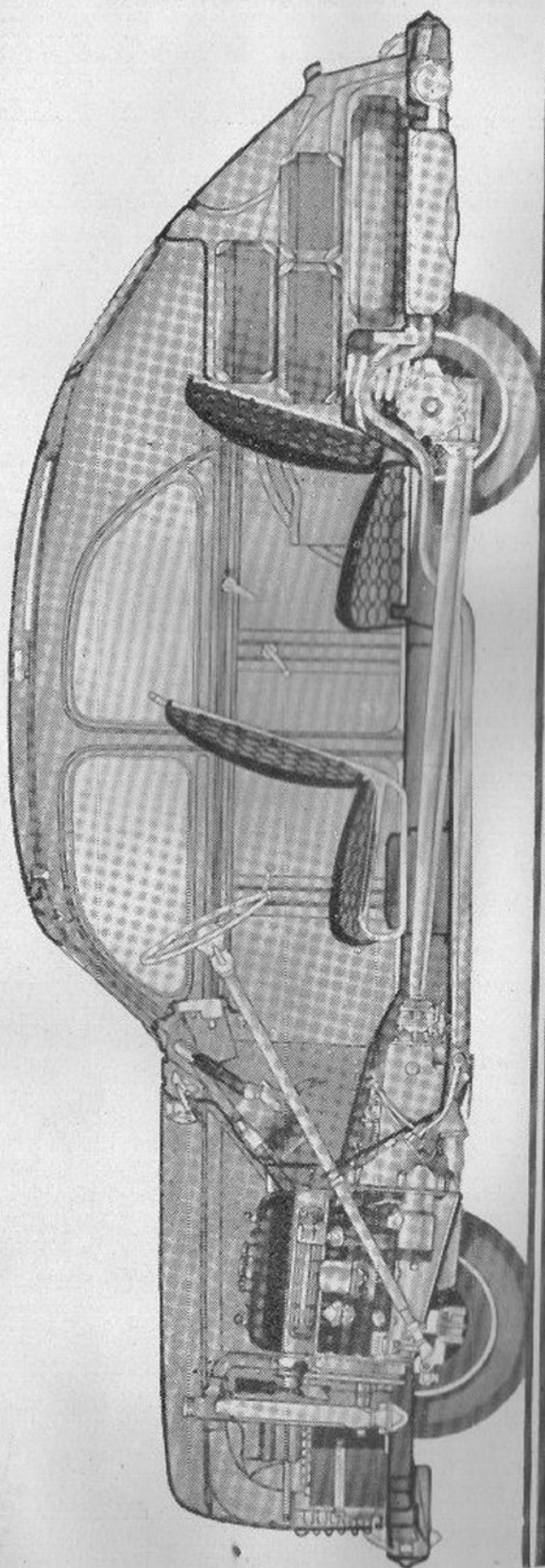
GRAISSAGE

Remplissages d'huiles divers	23	Graissages particuliers	30
Lubrifications diverses	28	Graissage à la burette	30
		Pulvérisation	30

TROISIÈME PARTIE

ENTRETIEN COURANT ET RÉGLAGES DIVERS

Calage de la tête d'allumeur	33	Tension de la courroie du ventilateur	36
Réglage des culbuteurs	34	Réglage de l'embrayage	36
Réglage des contacts du rupteur et des pointes de bougies	34	Réglage des freins	36
Réglage de la distribution	35	Réglage du carburateur	38
Tension de la chaîne de distribution	36	Equipement électrique	42
		Carrosserie	47



COUPE LONGITUDINALE DE LA BERLINE 203.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA 203

Puissance fiscale	7 ch.
Poids total roulant maxi (tout compris)	1.300 kg.

MOTEUR

Nombre de cylindres	4
Alésage	75 mm.
Course	73 mm.
Cylindrée	1.290 cm ³

COQUE ET ESSIEUX

Voie AV et AR	1,32 m.				
Empattement	2,58 m.				
Rayon de braquage	4,52 m.				
Longueur hors tout de la berline	4,35 m.				
Largeur hors tout de la berline	1,61 m.				
Hauteur à vide	1,56 m.				
Hauteur en charge	1,50 m.				
Dimensions des pneus	155 × 400				
Gonflage des pneus (à froid)	<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 5px;">à l'AV 1,300 kg.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">à l'AR 1,500 kg.</td> </tr> </table>	{	à l'AV 1,300 kg.	}	à l'AR 1,500 kg.
{	à l'AV 1,300 kg.				
}	à l'AR 1,500 kg.				

RENSEIGNEMENTS DIVERS

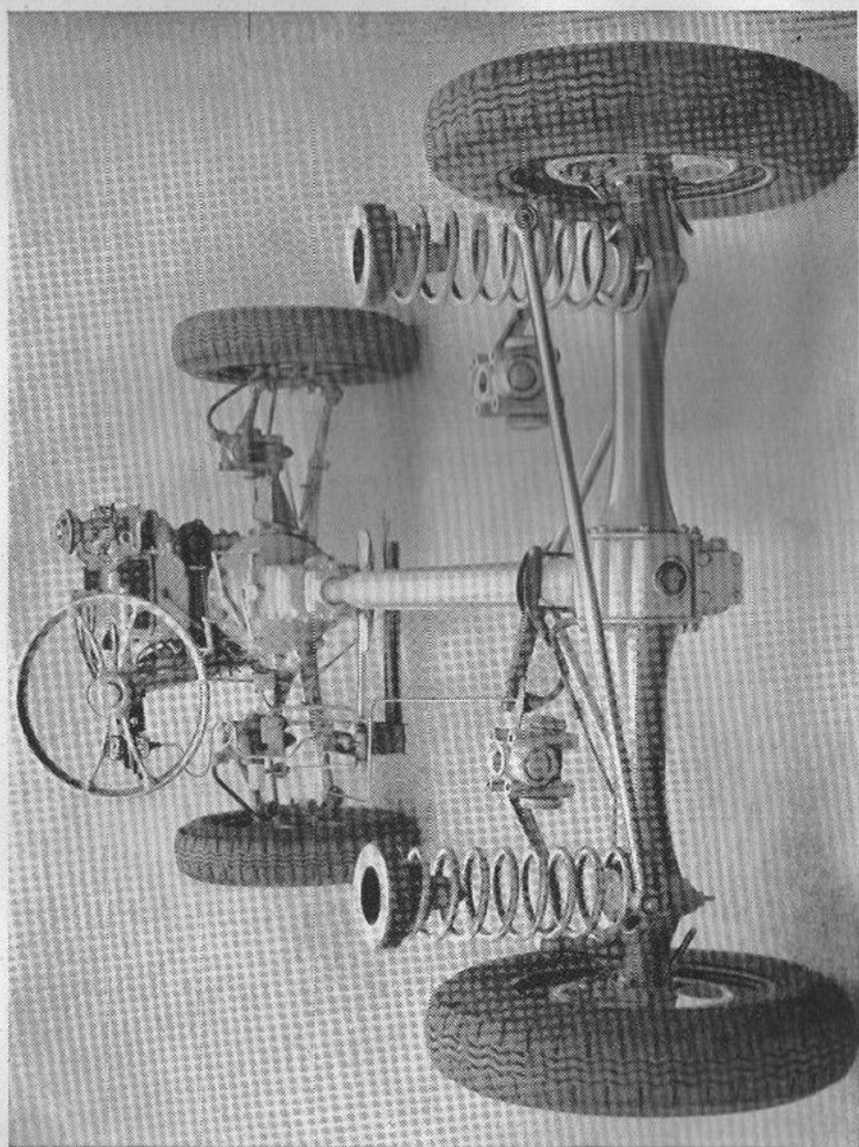
Capacité en eau de refroidissement	9,500 li.
» du réservoir d'essence	50 li.
» d'huile du carter moteur	4 li.
» » de la boîte de vitesses	1,100 li.
» » du pont AR	1 li.
» » des amortisseurs hydrauliques, AV et AR	0,210 li.
Capacité du réservoir Lockheed et des canalisations	0,600 li.

IDENTIFICATION DU VÉHICULE

N° d'ordre dans la série du type en chiffres de 8 mm. sur renfort du tablier (sous capot), côté droit.

N° du moteur en chiffres de 8 mm., frappé sur le bossage de la pompe à essence, côté gauche.

Plaque de constructeur placée sur le tablier (sous capot), côté droit.



ENSEMBLE MÉCANIQUE

PREMIÈRE PARTIE

CONSEILS GÉNÉRAUX D'UTILISATION

I. — COMMANDES DIVERSES, APPAREILS DE BORD ET AMÉNAGEMENTS SPÉCIAUX.

La planche de bord comporte différents boutons ainsi disposés :

- à gauche, sous le vide-poche, une tirette commandant l'ouverture du capot.
- au centre, un ensemble de 5 boutons différents, correspondant en partant de la gauche :
 - au démarreur,
 - à l'éclairage du tableau (qui ne fonctionne que lorsque l'allumage des lanternes ou des phares est réalisé, constituant ainsi un témoin d'éclairage),
 - à l'avance à l'allumage (au centre),
 - au starter du carburateur,
 - au contact d'allumage.

Le **tableau de bord** bascule autour de son arête inférieure, mais l'ouverture est limitée par un tirant, car la trappe ne peut être complètement rabattue qu'après démontage du flexible du compteur, sous peine de détériorer celui-ci.

- à droite, sous le vide-poche, un rhéostat commandant le ventilateur du chauffage-dégivrage ; à droite également, mais sous la planche de bord, se trouve un bouton commandant l'essuie-glace.

Le **retroviseur** offre une visibilité à l'infini ; il peut être placé, à la convenance du conducteur, en deux positions différentes, par simple retournement de la glace.

L'**ouverture d'auvent** est réalisée au moyen de la poignée ovoïde disposée devant le passager avant, également sous la planche de bord.

Le commutateur du **plafonnier** est placé sur l'appareil lui-même.

Les deux **sièges AV** sont réglables **en marche** et à l'arrêt, il suffit de soulever le levier situé devant chaque siège et de faire coulisser celui-ci sur ses glissières.

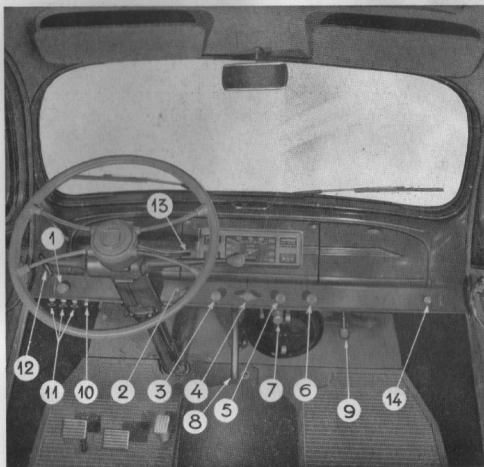


TABLEAU DE BORD

1. Ouverture du capot.
2. Démarreur.
3. Eclairage du tableau.
4. Correcteur d'avance à l'allumage.
5. Starter du carburateur.
6. Contact d'allumage.
7. Commande d'essuie-glace.
8. Frein à main.
9. Poignée d'ouverture d'auvent.
10. Inverseur feux de stationnement.
11. Fusibles.
12. Commutateur d'éclairage et des avertisseurs " AVERCOD ".
13. Commande des indicateurs de direction " COVIR ".
14. Chauffage-dégivrage.

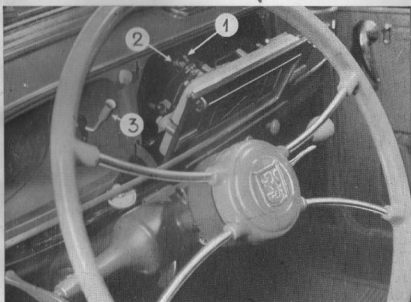


TABLEAU DE BORD ENTR'OUVERT

1. Tirant de retenue d'ouverture du tableau de bord.
2. Flexible de commande du compteur.
3. Manivelle de commande à main de l'essuie-glace.

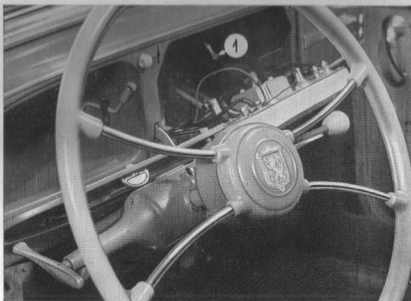


TABLEAU DE BORD RABATTU

1. Tirant enlevé (flexible démonté).

Les **feux de stationnement**, situés de part et d'autre de la caisse, sont commandés par un inverseur placé sous la planche de bord (côté gauche).

Coffres à bagages et outillage.

Deux coffres à outillage sont situés sous les sièges AV.

En outre, un emplacement supplémentaire pour de l'outillage ou des petits colis, existe dans le coffre à bagages, de chaque côté de la roue de secours maintenue par un sandow.

La clé d'ouverture du coffre AR, est la même que celle de la portière avant gauche de la voiture.

II. — MISE EN SERVICE DE LA VOITURE.

A réception du véhicule ou après une immobilisation prolongée :

- vérifier les niveaux d'huile du moteur, de la boîte et du pont AR,
- vérifier le niveau du réservoir Lockheed,
- faire le plein d'eau du radiateur, à 5 cm. de l'orifice de remplissage,
- vérifier le niveau et la densité de l'électrolyte des batteries, les recharger si leur densité est inférieure à 28° Baumé,
- vérifier, à froid le gonflage des pneus : à l'AV 1,300 kg.
à l'AR 1,500 kg.

A réception d'une voiture expédiée par fer, ne pas oublier de dégonfler les pneus qui sont gonflés intentionnellement à une pression élevée, pour faciliter l'arrimage sur wagon.

- Vérifier le serrage des roues.

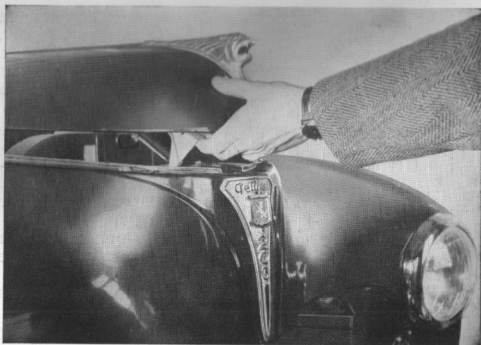
L'ouverture du capot s'effectue en agissant d'abord sur la tirette, puis en manoeuvrant le verrouillage de sécurité placé à l'avant du capot lui-même qui supprime toute possibilité d'ouverture fortuite en marche.

Dans le cas, jamais constaté d'ailleurs, mais toujours possible, de rupture du flexible de commande, l'ouverture du capot s'effectue de la manière suivante :

- dévisser l'écrou à oreilles de fixation de la grille, en passant le bras par en-dessous,
- une fois la grille retirée, écarter avec un tournevis la pince de serrage de l'axe de verrouillage du capot.

III. — MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR.

- Actionner à la main le levier d'amorçage de la pompe à essence, placée à l'AV gauche du moteur, (sur les pompes S. E. V. replacer obligatoirement ce levier à son cran de blocage, en haut).
- Mettre en position moyenne la manette du correcteur d'avance à l'allumage, soit environ au troisième cran à partir de la position plein retard (en cours de route, régler la position de la manette en fonction des conditions de marche et de l'essence utilisée).
- Tirer le starter à fond.
- Pousser le bouton de contact, le voyant rouge du tableau de bord doit s'éclairer.
- Actionner la tirette du démarreur. — Ne pas s'étonner de la longueur de la tirette nécessitée par la commande dite positive, dont le premier temps correspond à l'enclanchement du pignon de démarreur sur la couronne du volant, et le deuxième au contact électrique qui ne s'effectue qu'en fin de course, lorsque l'engrènement des dentures est réalisé. **Lâcher la commande du démarreur dès que le moteur part. Le**



MANŒUVRE DU LEVIER DE VERROUILLAGE DU CAPOT

voyant rouge doit s'éteindre après quelques secondes de fonctionnement, nécessaires au temps de remplissage du filtre.

- Laisser tourner le moteur quelques minutes pour qu'il s'échauffe.

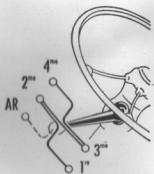
Ne jamais emballer un moteur froid.

- Repousser progressivement le starter, au fur et à mesure que le moteur s'échauffe.

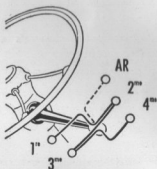
IV. — CONDUITE DU VÉHICULE.

- Débrayer puis déplacer le levier de changement de vitesses suivant schémas ci-contre.

Le levier de vitesses, qui comporte 3 baladeurs, est **rapelé automatiquement** au point mort à une position moyenne correspondant aux vitesses 2 et 3. En conséquence, à chaque changement de vitesse de première en seconde et de quatrième en troisième, **ne pas accompagner la course du levier en le serrant avec la main**, mais le dégager simplement de la position première ou quatrième suivant le cas, vers le point mort, **avec la paume**; il se placera automatiquement et **très vite** en face du baladeur « deuxième-troisième » correspondant à la vitesse à enclancher suivant le cas.



Direction à droite



Direction à gauche

La quatrième vitesse (surmultipliée) ne doit jamais être prise ou conservée en-dessous de 70 km/h.

- Ne pas oublier de desserrer le frein à main.
 - Ne jamais laisser, en marche le pied sur la pédale de débrayage.
 - Ne jamais descendre les côtes au point mort.
- Ne jamais rouler avec le **voyant rouge éclairé** : c'est l'indice d'un défaut de graissage ou d'une fuite d'huile importante au moteur.

-
- Surveiller la charge de la dynamo. — Si la batterie a été très déchargée par un démarrage difficile, le débit de la dynamo sera très élevé au départ, puis diminuera progressivement au fur et à mesure que la tension (donc la charge de la batterie) augmentera. Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter, si après une longue randonnée, l'ampèremètre indique une charge voisine de zéro.
 - Pour prendre la marche AR, attendre l'arrêt complet de la voiture.

V. — **PRÉCAUTIONS A PRENDRE PENDANT LES PREMIERS 1.000 km.**

Durant cette période, ne pas dépasser les vitesses ci-dessous :

- en première : 20 km/h
- en deuxième : 45 —
- en troisième prise directe : 70 —
- en quatrième surmultipliée : 90 —

Ajouter " MOBILMIX " à l'essence, à raison d'un bidon-dose par 10 litres de carburant.

Avec chaque voiture neuve est délivrée une carte de garantie, sur laquelle les travaux de vérification suivants sont prévus et **doivent être effectués par un concessionnaire de notre marque avant expiration du délai de garantie.**

PREMIÈRE VÉRIFICATION. APRÈS 500 km.

Vidanger à chaud et remplacer l'huile :

- du moteur, par " MOBIL OIL ARCTIC ",
- de la boîte de vitesses, par " MOBIL OIL AF ",
- du pont AR, par " MOBILUBE P ".

Procéder au graissage sous pression de tous les points mentionnés au tableau de graissage.

Vérifier les canalisations de freins et le niveau du réservoir de liquide Lockheed.

Continuer l'emploi jusqu'à 1.500 kilomètres de " MOBILMIX " dans l'essence, toujours à raison d'un bidon-dose, par 10 litres de carburant.

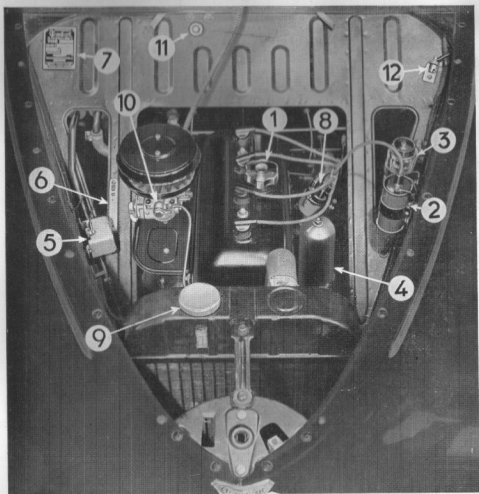
Passé 1.500 kilomètres, ce super-huilage n'est pas conseillé.

DEUXIÈME VÉRIFICATION. APRÈS 1.500 km.

1° Graissage.

- Vidanger à chaud le moteur, nettoyer le filtre à huile

- et refaire le niveau avec " MOBIL OIL AF " en été ou " MOBIL OIL ARCTIC " en hiver.
- Graisser sous pression tous les points mentionnés au tableau de graissage et sur le schéma.
 - Vérifier et compléter les niveaux d'huile de la boîte de vitesse et du pont AR.
 - Graisser à l'**huile moteur** (proscrire l'huile de vaseline qui est trop fluide), le distributeur, la pompe à eau, et les articulations diverses des timonneries de frein et de débrayage.



MOTEUR — VUE DE DESSUS

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. Bouchon de remplissage d'huile. | 7. Plaque constructeur. |
| 2. Bobine d'allumage. | 8. Allumeur. |
| 3. Réservoir Lockheed. | 9. Bouchon de remplissage du radiateur. |
| 4. Filtre à huile. | 10. Carburateur. |
| 5. Régulateur de tension. | 11. Robinet de chauffage-dégivrage. |
| 6. Numéro d'ordre dans la série. | 12. Prise pour baladeuse. |

-
- Graisser avec " MOBILBURETTE " les tringleries de commande du carburateur, les flexibles divers et les articulations de la carrosserie.
 - Vérifier le niveau du réservoir Lockheed.

2° **Resserrages et Réglages.**

a) **Moteur.**

- Vérifier le serrage de la culasse et des paliers des rampes de culbuteurs.
- Vérifier le réglage du jeu des culbuteurs, qui doit obligatoirement être réalisé moteur froid (voir entretien courant et réglages divers page 34).
- Vérifier la tension de la courroie du ventilateur.
- Vérifier le serrage des écrous des tubulures et des brides d'admission et d'échappement.
- Vidanger et remplacer l'eau de circulation du moteur après avoir rincé le radiateur.
- Nettoyer le carburateur et le filtre, vérifier le niveau d'essence dans la cuve et régler le ralenti, moteur chaud.

b) **Appareillage Electrique.**

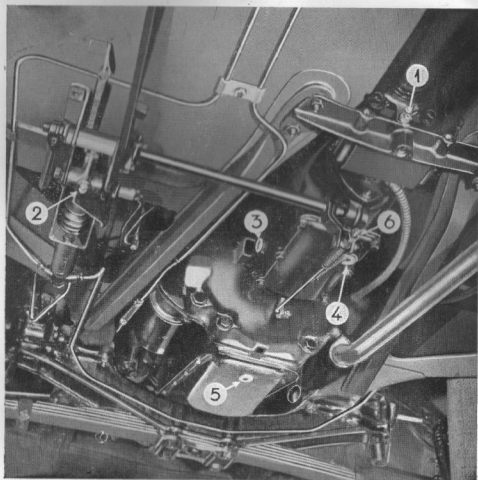
Ajouter, si besoin est, de l'eau distillée aux batteries et compléter la charge si la densité de l'électrolyte est inférieure à 28° Baumé.

- Nettoyer, resserrer et vaseliner les bornes.
- Vérifier le débit de la dynamo.
- Régler l'écartement des électrodes des bougies et des contacts du rupteur.

c) **Suspension, Freins, Divers.**

- Examiner la voiture sur le pont de graissage, resserrer :
 - les étriers de ressort AV,
 - les 8 boulons fixant la traverse AV à la coque,
 - les boulons de fixation des amortisseurs AV et AR,
 - les 3 boulons de fixation de la barre stabilisatrice au pont AR,
 - les 4 vis d'attache des leviers des amortisseurs aux pivots,
 - les 4 boulons fixant la traverse du support AR moteur à la coque,
 - les écrous de fixation du maître-cylindre sur son support,
 - le tuyau d'échappement.

- Vérifier les canalisations de freins, leur position correcte, sans possibilité de battements des tuyauteries de freins dans les pinces et agrafes de la traverse AV et du pont AR. Purger s'il y a lieu.
- Vérifier la pression des pneus et resserrer les écrous de fixation des roues.



MOTEUR — BOITE DE VITESSES — VUE PAR DESSOUS

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Graisseur de la sphère de réaction. 2. Graisseur de l'axe de pédale des freins. 3. Bouchon de remplissage et niveau de la boîte de vitesses. | <ul style="list-style-type: none"> 4. Bouchon de vidange de la boîte de vitesses. 5. Bouchon de vidange du moteur. 6. Réglage de la tige de commande de débrayage. |
|---|---|

d) Carrosserie.

- Régler les gâches des portes, vérifier et huiler avec " MOBILBURETTE " les axes des charnières.
- Procéder au resserrage général de la boulonnerie.

-
- Huiler les barillets et les serrures des portes et du coffre AR, ainsi que tous les points mentionnés sur le schéma de graissage de la carrosserie.
 - 3° **Essai** de contrôle de la voiture pour examen des points suivants :
 - Freinage.
 - Garde suffisante à la pédale d'embrayage.
 - Avance à l'allumage.
 - Installation électrique (essuie-glace, débit à l'ampèremètre, sonorité des avertisseurs et réglage si nécessaire).
 - Réglage des phares.

VI. — **PRÉCAUTIONS A PRENDRE PAR TEMPS FROID.**

- Remplacer l'huile moteur d'été " MOBIL OIL AF " par l'huile d'hiver " MOBIL OIL ARCTIC ".
- Tourner le moteur à la manivelle pour faciliter la première mise en route de la journée, puis mettre le contact et agir sur le démarreur après avoir débrayé.
- Dès que la température extérieure est inférieure à +5°, placer un écran cartonné devant le radiateur, couvrant la partie inférieure du faisceau sur 20 à 25 cm. de hauteur minimum.

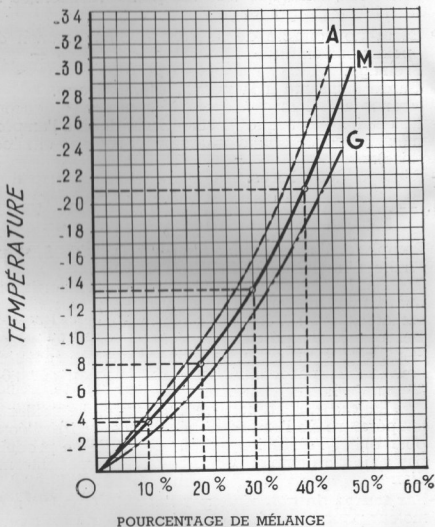
En cas d'utilisation en montagne, surveiller la température de l'eau et, si nécessaire, retirer l'écran pour éviter l'ébullition qui risquerait de se produire par suite de l'emploi prolongé des vitesses intermédiaires.

- **Par temps de gel**, vidanger l'eau de circulation du moteur pour un arrêt prolongé, ou, ce qui est mieux, utiliser un mélange antigel NON ACIDE et NON ALCALIN.

Pour vidanger, retirer le bouchon de remplissage du radiateur pour permettre l'entrée de l'air, puis ouvrir le robinet de vidange placé en bas à l'AV du radiateur du côté droit (sur les modèles sortis avant Décembre 1949, ouvrir également le robinet de vidange du moteur situé du côté droit à l'AR).

Utiliser comme antigel, " MOBILGEL " de la Socony-Vacuum Française, qui doit être mélangé à l'eau de circulation dans des proportions variables avec la température (voir graphique page 16). A titre d'exemple, ajouter

Courbes de mélanges antigel



La courbe OA se rapporte au mélange alcool et eau.

La courbe OG se rapporte au mélange alcool, glycérine et eau.

La courbe OM se rapporte au mélange Mobilgel et eau.

1° — Pourcentage des mélanges alcool et eau pour éviter la congélation (Courbe OA).

Exemple. — Par -16° , utiliser un mélange contenant au moins 30 % d'alcool. — Les proportions sont indiquées en volume.

2° — Pourcentage des mélanges eau, alcool, glycérine, pour éviter la congélation (Courbe OG).

Exemple. — Par -18° , il faut au minimum 40 % du mélange alcool-glycérine, c'est-à-dire 60 % d'eau, 20 % d'alcool et 20 % de glycérine. — Les proportions sont indiquées en volume.

3° — Pourcentage des mélanges Mobilgel et eau, pour éviter la congélation (Courbe OM).

Exemple. — Par -8° utiliser un mélange contenant 20 % de Mobilgel.

20 % du volume, soit 2 litres de " MOBILGEL " pour protéger la circulation d'eau de la 203 jusqu'à la température de -8° .

A défaut de " MOBILGEL ", utiliser de l'alcool dénaturé du commerce ou de la glycérine additionnée d'alcool dans les proportions indiquées par le graphique ci-contre.

En cas d'utilisation d'alcool comme antigel, compléter périodiquement le niveau du radiateur avec de l'alcool, car celui-ci plus volatil s'évapore avant l'eau (dès 70° environ).

Dans ce dernier cas, on peut retenir qu'il faut 2° Baumé de titrage du mélange par degré en-dessous de zéro.

Exemple : pour -15° de température, la teneur en alcool sera correcte si le titrage mesuré avec un pèse-alcool indique 30° Baumé.

Radiateur.

Par suite de l'active circulation de l'eau dans le système de refroidissement du moteur et de l'ouverture volontairement retardée du calorstat, permettant au démarrage un réchauffage plus rapide, le niveau de l'eau dans le radiateur se maintient à 5 cm. environ de l'orifice de remplissage et le trop plein, brassé vigoureusement par la pompe s'évacue dès les premiers kilomètres.

Il est donc superflu de remplir le radiateur au dessus de ce niveau.

De plus, **l'hiver**, le pourcentage du mélange antigel risque de diminuer si on refait chaque matin le plein avec de l'eau.

Batteries.

— Maintenir les batteries en charge complète, ce qui les immunise pratiquement contre les risques de gel.

VII. — CHAUFFAGE — DÉGIVRAGE — AÉRATION (1).

Le réchauffeur-dégivreur monté sur la 203 permet :

En hiver : d'élever la température intérieure de la voiture en y insufflant de l'air chaud,
de dissiper le givre et la buée du pare-brise.

En été : de ventiler la carrosserie.

(1) Pour les voitures livrées avec direction à gauche.

DESCRIPTION.

Le système utilisé pour le chauffage et le dégivrage est basé sur le principe de la circulation d'une partie de l'eau du radiateur principal de la voiture, à travers un petit radiateur auxiliaire branché en dérivation sur la circulation du moteur.

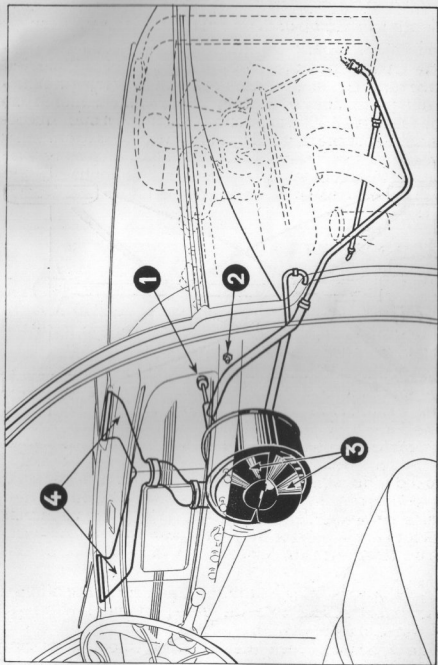
L'appareil lui-même, placé sous l'auvent, à l'intérieur de la carrosserie, comprend un radiateur diffusant la chaleur, enfermé dans un carter. Un ventilateur électrique permet d'activer la distribution de l'air chaud qui est dirigé simultanément sur les jambes des passagers et sur la glace du pare-brise par des canalisations combinées dans l'ossature même de la coque, à l'emboutissage des éléments de carrosserie, et ne comportant aucun élément rapporté.

FONCTIONNEMENT.

En hiver : Dévisser à fond le robinet d'admission d'eau (1) placé sur le tablier, sous le capot, de manière à assurer le remplissage du radiateur auxiliaire ; après cette opération, s'assurer que le niveau du radiateur principal est resté constant, sinon le compléter.

La chaleur diffusée par l'appareil de chauffage est évidemment fonction de la température d'eau du moteur et sans eau chaude dans l'appareil, on ne peut souffler que de l'air froid. Il est donc indispensable d'attendre que le moteur soit chaud pour tourner progressivement (dans le sens des aiguilles d'une montre) le rhéostat de commande du ventilateur (2) placé sur la planche de bord, côté droit. Pour la même raison, dès que la température ambiante est inférieure à $+ 5^{\circ}$, il est nécessaire de placer devant le radiateur un écran cartonné couvrant la partie inférieure du faisceau sur 20 à 25 cm. de hauteur.

Faute d'emploi d'un antigel, l'eau de circulation de l'appareil est susceptible de geler au même titre que l'eau de circulation du moteur. Néanmoins, en cas de vidange, aucune précaution spéciale n'est à prendre autre que le dévissage à fond du robinet (1), l'eau contenue dans le radiateur auxiliaire s'évacuant automatiquement en même temps que l'eau du radiateur principal et du moteur.



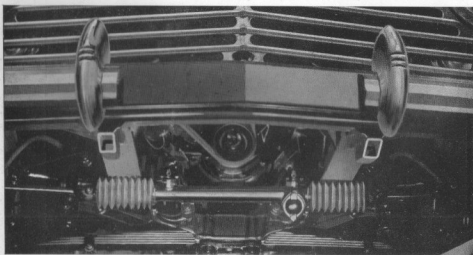
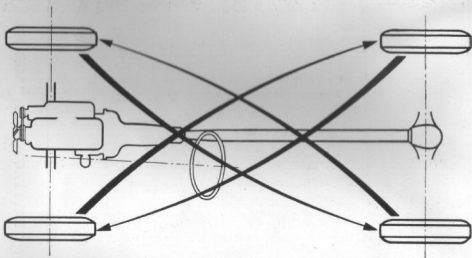
SCHEMA DU CHAUFFAGE-DEGIVRAGE 203.

En été : Visser à fond le robinet d'admission d'eau, (1) pour être certain de ne pas réchauffer l'air utilisé pour la ventilation, et tourner progressivement le rhéostat de commande du ventilateur (2).

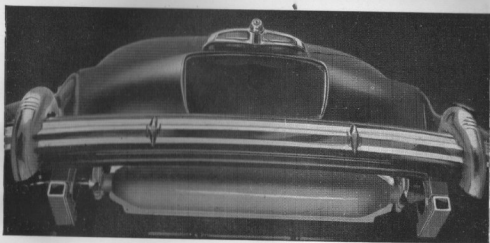
VIII. — PNEUMATIQUES.

Tous les 15 jours, vérifier à froid le taux de gonflage de chaque pneu.

Pour obtenir le meilleur rendement des pneumatiques au point de vue durée, intervertir la monte de ceux-ci tous les 5.000 km. sans oublier de rétablir correctement les taux de gonflage respectifs.



SUPPORTS AV DE CRIC



SUPPORTS AR DE CRIC

Equilibrage des roues.

Il est nécessaire que l'équilibrage des roues AV et AR soit réalisé, la tolérance du balourd étant de 40 gr. maximum.

L'équilibrage peut être facilement réalisé par déplacement du pneumatique sur la jante ou par l'adjonction judicieuse de masselottes d'équilibrage.

Supports de cric.

Pour lever la voiture ou changer une roue, utiliser soit les supports carrés placés latéralement, soit les supports AV ou AR dissimulés sous les pare-chocs.

Tenir compte toutefois qu'en raison de la rigidité exceptionnelle de la 203, la levée d'une roue AR par le pare-chocs entraîne la levée de la roue du côté opposé



MANŒUVRE DU CRIC — SUPPORT DE CRIC LATÉRAL

transversalement à tel point que l'adhérence des roues AR, seules immobilisées par le frein à main, risque d'être supprimée. De ce fait, dans des côtes de plus de 5 %, la voiture peut glisser et il est donc préférable dans ce cas d'utiliser les supports latéraux ; à défaut, caler très soigneusement et très efficacement la voiture.

Remontage d'une roue.

Pour remonter une roue sans difficulté, il suffit de procéder de la façon suivante :

- 1° Faire tourner le moyeu pour amener l'un des trois goujons de fixation à la partie inférieure.
- 2° Placer l'un des trous de la roue à monter en regard, de ce goujon.
- 3° Engager la broche de la clé à bougies (livrée avec la voiture et dont une extrémité comporte un embout destiné à cet usage) dans ce trou et prendre appui sur l'extrémité du goujon comme l'indique la photographie ci-contre.
- 4° Lever la roue à l'aide de cette broche et la faire glisser en la maintenant, jusqu'à engagement des trois goujons dans leur trou respectif.



DEUXIÈME PARTIE

GRAISSAGE

Le graissage des différents organes de la voiture doit être effectué conformément aux indications ci-après, en utilisant exclusivement des lubrifiants „ MOBIL OIL „, „ MOBILUBE „ et „ MOBILGREASE „ de la Socony-Vacuum Française.

1° REMPLISSAGE D'HUILES DIVERS.

Organes	Contenances	Huiles MOBIL OIL A UTILISER		EMPLACEMENT DES BOUCHONS			Fréquence	
		Été	Hiver	Vidange	Niveau	Remplissage	Vidange	Vérif. niveau
Moteur	4 li.	AF	Arctic	Partie inf.	Jauge d'huile côté D	au-dessus couverculbut.	3.000 km.	500 km. env.
Boîte	1,100	AF	AF	»	côté G	bouchon niveau côté G	6.000 km.	1.500 km.
Pont AR	1 li.	P	P	côté D	à l'AR	bouchon niveau à l'AR	6.000 km.	1.500 km.
Amortis. AV	0,210	MOBILCHOC		néant	néant	partie supér.	néant	15.000 km.
» AR	»	»		»	côté	côté	»	»
Réservoir Lockheed	0,300	Fluide Lockheed n° 5		néant	néant	partie supér.	30.000 km.	1.500 km.

Le filtre d'huile situé sur le côté gauche du moteur doit être démonté et nettoyé à la deuxième vérification à 1.500 km. et par la suite tous les 3.000 km., soit à chaque vidange du moteur.

Pour nettoyer le filtre, enlever la cloche après avoir dévissé l'écrou situé à sa partie supérieure, puis retirer vers le haut et dans l'ordre le ressort, la rondelle métallique, la rondelle caoutchouc et le tamis. Laver ce dernier à l'essence et si ce nettoyage est insuffisant, employer du trichloréthylène pour dissoudre totalement la couche de vernis qui peut se déposer dans certains cas ; le laisser égoutter ou le sécher au jet d'air, **mais éviter de l'essuyer** avec des chiffons, qui laisseraient inévitablement des débris pelucheux sur le tamis.

Attention : Dès que l'on desserre l'écrou de la cloche, l'huile contenue dans le filtre s'écoule sur le sol (cet inconvénient pourrait être évité si on effectuait ce

démontage plusieurs heures après l'arrêt de la voiture). Sur les voitures récentes, le support du filtre porte une rainure formant déversoir qui localise l'écoulement de l'huile vers l'AR, à condition de dégager la cloche avec précaution.

Pour le remontage, s'assurer que le joint en caoutchouc est en place dans la cuvette ; faire reposer la cloche sur ce joint avant de visser l'écrou supérieur.

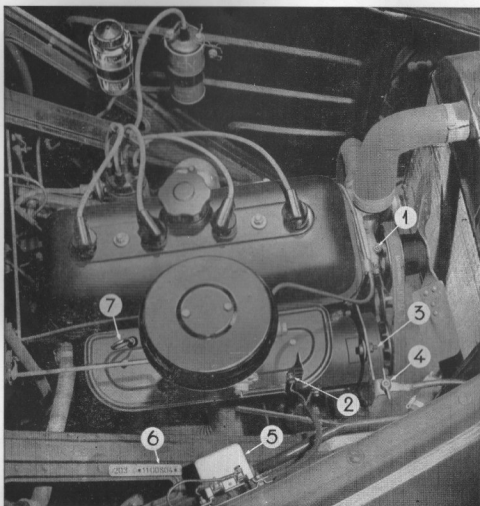
En raison de la finesse de ses mailles le tamis peut se colmater, surtout pendant les premiers temps de marche de la voiture. C'est pourquoi, un premier nettoyage doit être effectué à la vérification de 1.500 km. Il faut ensuite opérer un nouveau nettoyage à chaque vidange du moteur.

Il est à noter qu'une obstruction du tamis ne provoquerait pas l'arrêt du graissage car, dans ce cas, la pression ferait ouvrir le " by-pass " (constitué, suivant les modèles, par une bille ou par une lame serrée par un ressort) et l'huile passerait directement à l'intérieur du tamis. De toute façon un arrêt du graissage serait signalé par l'allumage du voyant rouge sur le tableau de bord.

Les nouvelles huiles " MOBIL OIL " pour **moteurs** possèdent des propriétés dispersives qui ont pour effet de maintenir en suspension les produits d'oxydation et d'éviter qu'ils ne se déposent dans les carters et dans les canalisations ; les parties internes du moteur restent donc propres et les impuretés sont éliminées avec l'huile de vidange.

La première vidange sera effectuée à 500 km., la seconde à 1.500 km., comme indiqué page 11. Par la suite, adopter les fréquences mentionnées dans le tableau ci-dessus.

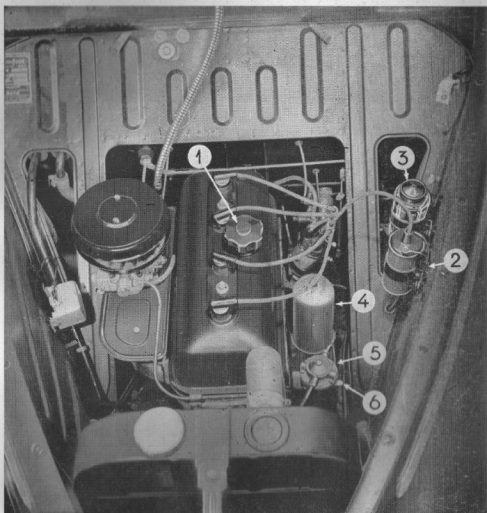
— Les vidanges doivent être effectuées **à chaud**, de préférence à la rentrée au garage après une longue randonnée, et peuvent être accompagnées utilement d'un rinçage avec " VACOLAVOR ".



MOTEUR — COTÉ DROIT

1. Huileur de la pompe à eau.
2. Huileur du palier AR de la dynamo.
3. Boulon de réglage du secteur de la dynamo (pour tension de la courroie).
4. Ecroû à oreilles de mise à la masse.
5. Régulateur de tension.
6. Numéro d'ordre dans la série.
7. Jauge d'huile.

- Les bouchons de vidange du moteur, de la boîte et du pont AR sont munis d'un joint qu'il faut nettoyer soigneusement avant remontage.
- Resserrer énergiquement les bouchons.



MOTEUR — COTÉ GAUCHE

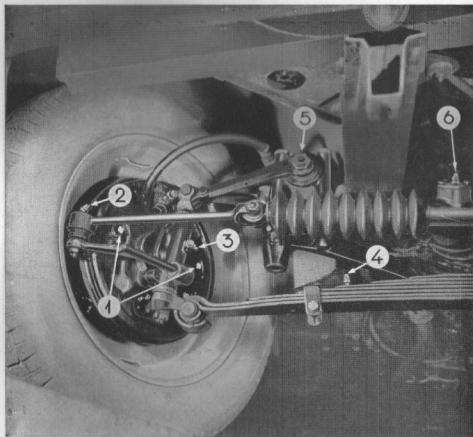
1. Bouchon de remplissage d'huile.
2. Bobine d'allumage.
3. Réservoir Lockheed.
4. Filtre à huile.
5. Pompe à essence.
6. Levier d'amorçage de la pompe à essence.

— Ne jamais compléter les niveaux avec une huile autre que " MOBIL OIL " en raison des risques que présente l'addition d'huiles de fabrication différente, la plupart des lubrifiants actuels contenant des composés spéciaux qui risquent de réagir entre eux.

En cas de doute, procéder à la vidange de l'organe,
et faire le plein avec le lubrifiant " MOBIL OIL " approprié.

2° LUBRIFICATIONS DIVERSES.

Graissage Técalémit " Hydraulic " tous les 1.000 km.,
employer la graisse " MOBIL COMPOUND " N° 2.

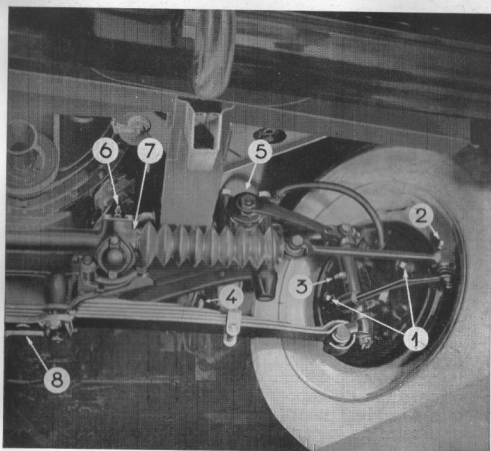


TRAIN AV — COTÉ DROIT

- | | |
|---|---|
| 1. Carrés de réglage des freins. | 4. Graisseur du ressort AV. |
| 2. Graisseur de la rotule du levier de connexion. | 5. Bouchon de remplissage de l'amortisseur. |
| 3. Graisseur du pivot de fusée. | 6. Graisseur du poussoir de crémaillère. |

Train AV et Direction.

- 2 graisseurs de pivots de fusées (1 de chaque côté),
- 2 graisseurs de rotules de leviers de connexion (1 de chaque côté),
- 2 graisseurs sur les plaquettes d'appui des poussoirs de crémaillère (1 de chaque côté),
- 1 graisseur sur le boîtier de direction (côté gauche),
- 2 graisseurs de lames de ressort AV (1 de chaque côté).



TRAIN AV COTÉ GAUCHE

1. Carrés de réglage des freins.
2. Graisseur de la rotule du levier de connexion.
3. Graisseur du pivot de fusée.
4. Graisseur du ressort AV.
5. Bouchon de remplissage de l'amortisseur.
6. Graisseur du poussoir de crémaillère.
7. Graisseur de boîtier de direction sur côté gauche.
8. Contreplaque de fixation du ressort AV.

Châssis.

- 1 graisseur de la pédale de frein,
- 1 graisseur de la sphère de réaction,
- 1 graisseur du roulement de l'arbre de transmission.

3° GRAISSAGES PARTICULIERS.

- **Chapeaux de moyeux AV.** — Tous les 15.000 km. remplir les chapeaux de moyeux avec " MOBIL-GREASE n° 5 ", graisse spéciale pour roulements à point de fusion très élevé. **Éviter tout excès.**
- **Crémaillère de direction.** — Pour les voitures sorties avant avril 1950 et non pourvues de graisseurs de poussoirs de crémaillère ; tous les 9.000 km., enlever les deux colliers des protecteurs en caoutchouc, côté carter, et graisser la crémaillère avec " MOBILCOMPOUND " N° 2.

4° GRAISSAGE A LA BURETTE.

a) Tous les 6.000 km., graisser à la burette, avec quelques gouttes d'huile moteur, l'huileur du palier AR de la dynamo.

b) Tous les 1.000 km., graisser également avec quelques gouttes d'huile moteur, les points suivants :

- allumeur (feutre sous le rotor),
- timoneries de changement de vitesses, de freins, de débrayage et du carburateur,
- pompe à eau (1 huileur),
- Périodiquement et plus fréquemment au début de la mise en service, huiler avec " MOBILBURETTE " toutes les articulations de la carrosserie : charnières et serrures de capot, de portes, de coffre AR, ainsi que tous les points mentionnés sur le schéma de graissage de la carrosserie.

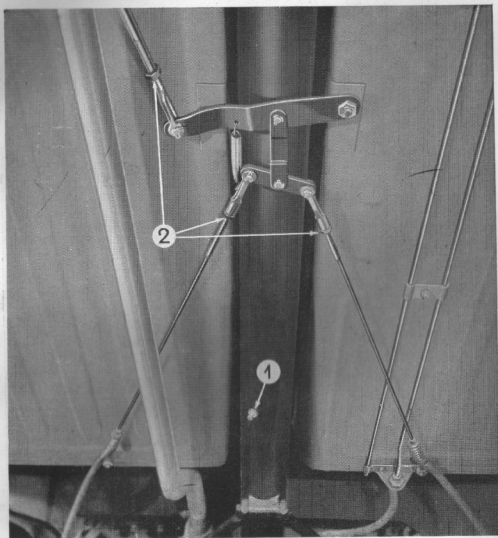
5° PULVÉRISATION.

Il est recommandé de pulvériser périodiquement au pistolet (après un lavage de route) avec " VACOMISOR " le dessous des voitures et en particulier l'intérieur des ailes.

Ce procédé lubrifie toutes les articulations des petites commandes, empêche la boue et le goudron d'adhérer,

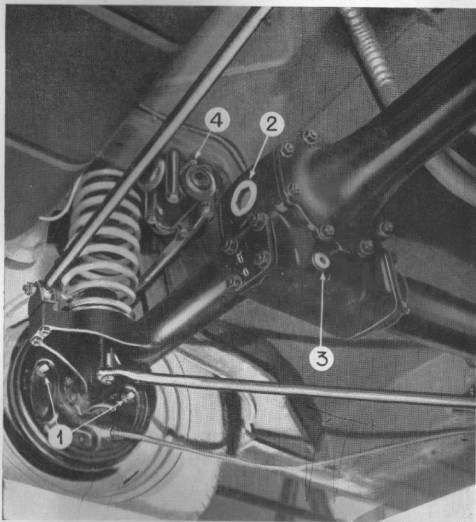
et protège de la rouille les parties démunies de peinture par projection de gravier.

Cette pulvérisation sera faite plus fréquemment par temps humide et surtout par temps de neige.



TRANSMISSION

1. Graisseur du roulement de l'arbre de transmission.
2. Ecrus de réglage du frein à main.



PONT ET FREINS AR

1. Carrés de réglage des freins.
2. Bouchon de remplissage et niveau du pont AR.
3. Bouchon de vidange du pont AR.
4. Bouchon de niveau d'amortisseur.

TROISIÈME PARTIE

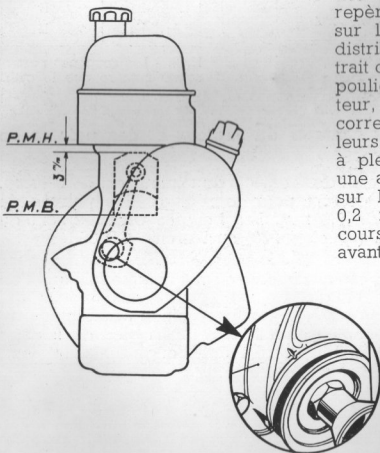
ENTRETIEN COURANT ET RÉGLAGES DIVERS

Pour exécution des travaux décrits dans ce paragraphe, confier la voiture au Concessionnaire ou à l'Agent PEUGEOT.

Calage de la tête d'allumeur.

L'ordre d'allumage est 1 - 3 - 4 - 2. (**Conformément à la nouvelle normalisation, le numérotage des cylindres commence désormais par l'arrière.**)

La manette étant à la position Avance maxi, caler l'allumeur avec 22° d'avance au volant, soit 3 mm. sur la course du piston avant P. M. H. ou placer en face l'un de l'autre les deux repères, un cran sur le carter de distribution, un trait de scie sur la poulie de ventilateur, ce réglage correspond d'ailleurs avec manette à plein retard, à une avance de 5° sur le volant ou 0,2 mm. sur la course du piston avant P. M. H.



distribution, doivent être ramenés aux valeurs prévues, soit :

- 0,10 mm. pour admission,
- 0,20 mm. pour échappement.

Tension de la Chaîne de Distribution.

Les différences d'utilisation d'une voiture à l'autre ne permettent pas de fixer un kilométrage uniforme pour régler la tension de la chaîne de distribution, mais d'une façon générale ce réglage n'est pas à faire avant 10.000 km.

La nécessité de ce réglage se perçoit par le bruit produit par le frottement de la chaîne contre le carter de distribution. Ce réglage s'opère comme suit :

- 1° Démontez le système d'étanchéité extérieur en retirant l'écrou borgne, la rondelle fibre et le capuchon.
- 2° Desserrer le contre-écrou.
- 3° A l'aide d'une clef serrant le méplat, tourner l'excentrique dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour obtenir **une tension modérée**. Dans ce but tourner l'excentrique au maximum puis revenir légèrement en arrière afin **d'éviter toute tension excessive**.
- 4° Resserrer le contre-écrou et remonter le dispositif d'étanchéité.

Une tension excessive de la chaîne de distribution est décelable par un sifflement de la distribution.

Tension de la courroie du ventilateur.

Le réglage de la tension de la courroie s'opère par basculement de la dynamo ; desserrer le boulon de réglage du secteur, faire basculer l'ensemble pour obtenir la tension désirée. Rebloquer l'écrou.

Cette tension est à vérifier fréquemment, car une courroie détendue s'use très rapidement, son patinage occasionne un débit insuffisant de la dynamo et un refroidissement défectueux (pompe à eau, ventilateur).

Réglage de l'embrayage.

La pédale d'embrayage doit avoir une course libre dite " sûreté " de 20 mm. avant débrayage.

Pour régler la sûreté, tourner l'écrou de la tige de commande de débrayage dans le sens convenable.

FREINS.

Le dispositif des freins hydrauliques comporte :

- 1 maître-cylindre actionné par la pédale de freins,
- 1 canalisation qui transmet la pression créée dans le maître-cylindre, aux cylindres récepteurs des roues,
- 4 cylindres récepteurs (1 sur chaque roue) qui provoquent l'écartement des mâchoires de freins.

Points à observer pour le bon fonctionnement des freins :

- 1° Employer uniquement du fluide " LOCKHEED n° 5 " d'origine.
- 2° Vérifier tous les 8 jours ou tous les 1.500 km. le niveau du liquide dans le réservoir. Il est recommandé de changer le liquide tous les ans ou tous les 30.000 km.
- 3° Ne jamais toucher au réglage de la pédale qui est effectué par le constructeur et qui comporte une " sûreté " indispensable.

Réglage des freins (à faire lorsque la pédale a trop de course avant l'attaque).

- Monter la voiture sur un cric, de façon que la roue tourne librement.
- Avec une clé, tourner vers l'extérieur un des carrés " Z " (voir figure ci-dessous) jusqu'à ce que la mâchoire vienne bloquer le tambour.
- Tourner ensuite ce carré " Z " légèrement dans le sens inverse, de façon à ce qu'il n'existe plus de frottement avec le tambour.
- Agir de la même façon sur l'autre carré " Z " du même plateau.
- Les mâchoires de la roue sont alors réglées.
- Procéder de la même façon pour les trois autres roues.

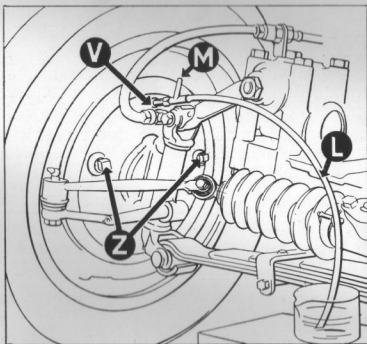
Purge des freins.

Il ne doit absolument pas y avoir d'air dans les canalisations.

Pour purger (voir figure ci-dessous) retirer la vis-bouchon et sa rondelle grower montées sur la vis-pointeau " V " de purge du cylindre de roue. Visser à la place le tube d'écoulement " L ". Sur ce tube, enfiler la clé de purge " M " pour qu'elle vienne coiffer le 6 pans de la vis-pointeau de purge " V ".

Plonger le tube d'écoulement " L " dans un récipient transparent contenant un peu de fluide Lockheed, l'extrémité du tube plongeant dans le liquide.

Schéma pour réglage et purge des freins.



Dévisser légèrement la vis-pointeau " V " et actionner lentement la pédale de frein, plusieurs fois. Le liquide sortant alors par le tube, continuer de donner quelques coups de pédale jusqu'à disparition des bulles d'air facilement visibles à travers le liquide du récipient.

Rebloquer alors la vis-pointeau " V " avec la clé " M " ; dévisser le tube de purge et remettre à sa place la vis-bouchon et sa rondelle grower.

Effectuer la même opération sur les trois autres roues. Au moment de la purge, vérifier le niveau du liquide dans le réservoir, de façon à éviter de nouvelles rentrées d'air.

Lorsque les quatre roues ont été purgées d'air, il faut compléter le liquide de réserve, de façon que le niveau arrive à 2 cm. environ du haut du réservoir. Il est important que le niveau ne soit pas plus haut.

Une nouvelle purge de l'installation n'est nécessaire que lorsqu'une partie quelconque du mécanisme a été déconnectée.

CARBURATEUR

Le carburateur est un SOLEX inversé, type 32 PBIC, muni d'un dispositif de départ, appelé starter progressif, et d'une pompe de reprise mécanique à membrane.

Réglage du carburateur.

Le réglage normal est le suivant :

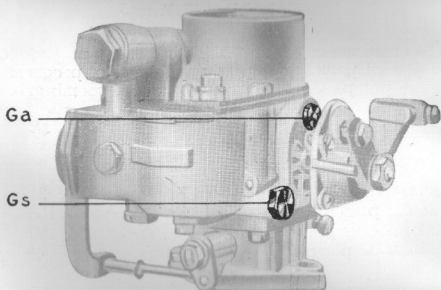
— buse d'air	K	21
— gicleur principal	Gg	105
— automaticité	a	190
— gicleur de pompe	Gp	45
— ralenti, air		100
essence	g	40
— bi-starter, air	Ga	5
essence	Gs	110
— flotteur		12 g. 5

Manœuvre du starter progressif.

- Avant tout essai de départ à froid, actionner à la main la pompe d'alimentation.
- Tirer à fond la commande du starter.

-
- Mettre le contact et agir sur la commande du démarreur **SANS APPUYER SUR L'ACCÉLÉRATEUR**.
 - Le moteur mis en marche, repousser progressivement la tirette du starter au fur et à mesure de l'échauffement du moteur et **complètement** lorsque celui-ci atteint une température suffisante pour tourner au ralenti sans caler.
 - Si le moteur est encore tiède, il suffira de tirer légèrement sur la commande du starter, pour obtenir un départ sur un ralenti accéléré.
 - Sur un moteur chaud ou très chaud, ne pas mettre le starter en circuit, mais laisser le pied appuyé à fond sur la pédale d'accélérateur et le relever dès que le moteur part.

Départ à froid, éléments de réglage.



Ga Gicleur d'air de starter
Gs Gicleur d'essence de starter

Réglage du ralenti.

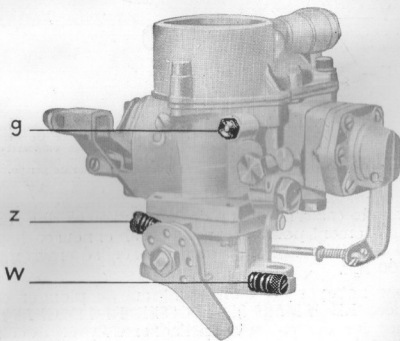
- Pour régler le ralenti, on agit :
- d'une part, sur le régime du moteur par la vis de **butée** du ralenti,

- d'autre part, sur la richesse du mélange par la vis de **réglage** du ralenti,
- en tournant cette dernière vis à droite, on appauvrit le mélange ; en la tournant à gauche, on l'enrichit,
- le réglage du ralenti doit être effectué moteur chaud.

Dans le cas où le réglage du ralenti se révélerait difficile ou impossible, il convient de vérifier l'allumage et de s'assurer qu'il n'existe aucune rentrée d'air par les joints de brides du carburateur et de la tubulure.

Il est bon de ne pas régler trop bas la vitesse du ralenti, pour éviter le calage du moteur dans les manœuvres et dans les encombrements de circulation.

Ralenti, éléments de réglage.



g Gicleur de ralenti

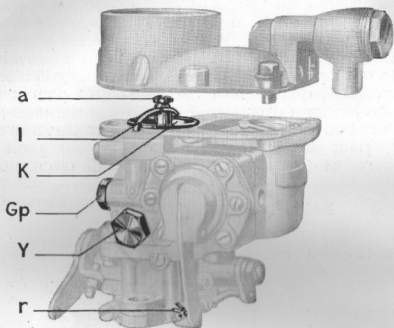
Z Vis butée de ralenti (règle la vitesse du moteur)

W Vis de richesse du ralenti (en vissant on réduit la richesse et inversement)

Filtre à air.

Le filtre à air monté sur le carburateur doit être démonté et l'élément filtrant nettoyé à chaque vidange du moteur, soit après un parcours de 3.000 km.

Marche normale, éléments de réglage.



- a** Ajustage d'automaticité (règle l'air d'émulsion).
- I** Injecteur de pompe.
- K** Buse (règle l'entrée d'air principale)
- Gp** Gicleur de pompe (règle la vitesse d'injection).

- Y** Support (dans lequel est vissé le gicleur d'alimentation Gg qui règle le débit d'essence en marche normale).
- r** Goupille de levier de pompe.

Dans le cas d'utilisation de la voiture sur des routes particulièrement poussiéreuses ou sablonneuses le nettoyage de l'élément filtrant doit être réalisé environ tous les 1.000 km.

Pour nettoyer cet élément filtrant, le plonger dans l'essence, **NE JAMAIS LE BROSSER NI LE GRATTER**. Détacher les agglomérats en l'agitant. Après décolmatage, l'imbiber à nouveau en le trempant dans un mélange composé de 50 % d'essence et de 50 % d'huile moteur. Avant remontage, prendre soin de le laisser égoutter pendant 15 minutes environ.



ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

MISE A LA MASSE.

La mise à la masse de l'installation électrique est réalisée par l'intermédiaire d'un écrou à oreilles, fixé sur la patte de tension de la dynamo, qui tient lieu de coupe-circuit général. Cet écrou est très accessible, il est facilement démontable sans aucun outillage et il permet de mettre rapidement l'installation du véhicule hors-circuit en cas d'incident électrique, ou lorsqu'il est nécessaire d'entreprendre un travail pouvant occasionner un court-circuit.

ACCUMULATEURS.

Constitués par deux batteries de 6 volts 58 AH montées en série derrière la grille pare-pierres.

Ces batteries sont facilement accessibles après démontage du pare-pierres, qui s'opère en dévissant l'écrou à oreilles fixant la calandre en sa face intérieure et aisément accessible, capot levé.

Entretien.

Tous les 10 jours ou tous les 1.500 km., vérifier le niveau de l'électrolyte et le rétablir s'il y a lieu à 1 cm. environ au-dessus des plaques, soit 5 mm. au-dessus des séparateurs.

Ajouter uniquement de l'eau distillée.

Négliger cette précaution abrègerait irrémédiablement la durée de la batterie.

Vérifier également le serrage des bornes. Procéder à leur nettoyage et les enduire de vaseline.

Immobilisation prolongée.

En période d'utilisation normale, la dynamo suffit à assurer la charge normale des batteries.

En cas d'immobilisation prolongée, il y a lieu de faire donner chaque mois aux batteries, une charge pour assurer leur entretien.

DYNAMO.

La dynamo est montée sur le côté droit du moteur. Son entraînement est assuré par une courroie trapézoïdale. La tension de la courroie s'effectue comme indiqué page 36, chapitre : Réglages divers.

La dynamo est du type SHUNT à régulateur de tension. Sa puissance est de 180 à 200 watts.

L'huileur assure le graissage du palier AR. Employer uniquement de l'huile moteur (quelques gouttes tous les 6.000 km.)

Ne pas utiliser de l'huile de vaseline.

La dynamo ne comporte pas de fusible, la protection de l'enroulement Shunt est assurée par le régulateur.

AVIS IMPORTANT. — Il est recommandé de ne pas monter d'appareils électriques supplémentaires, ni d'employer de lampes de phares plus puissantes que celles prévues par le constructeur, l'augmentation du débit pouvant entraîner une détérioration rapide de la dynamo.

RÉGULATEUR DE TENSION.

Cet appareil est fixé sous le capot, sur l'aile AV droite. Son rôle est d'assurer la liaison entre dynamo et batteries et de régler à chaque instant l'intensité débitée par la dynamo en fonction de la tension existant aux bornes des batteries. Les caractéristiques du régulateur sont intimement liées à celles de la dynamo et **l'ensemble constitue un tout inséparable.**

En cas d'échange, il est indispensable de s'assurer que l'appareil de remplacement est bien de la **même marque** et porte la **même spécification.**

Ne jamais court-circuiter les bornes du régulateur sous peine de destruction des contacts.

ESSUIE-GLACE.

Le moteur de l'essuie-glace électrique est placé sous la planche de bord. Il est puissant et silencieux.

L'arrêt de l'essuie-glace, réglé par un dispositif " ARÉFIX " se produit automatiquement à une position des balais sensiblement horizontale, en bas du pare-brise, dégageant entièrement la visibilité.

En cas d'incident de fonctionnement du moteur de l'essuie-glace, une commande auxiliaire est réalisée au moyen d'une petite manivelle livrée avec chaque voiture. En vissant cette manivelle sur l'arbre de commande de l'essuie-glace, très accessible sous la planche de bord à gauche, on débraye d'abord le moteur électrique et on réalise un entraînement de secours très commode.

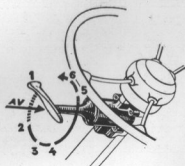
ÉCLAIRAGE.

Commutateur d'éclairage.

Le commutateur d'éclairage et d'avertisseur " AVER-COD " est fixé sur la colonne de direction, sous le volant et est prévu pour être manœuvré avec la main gauche sans lâcher le volant.

Ce commutateur donne en tournant, sens inverse d'horloge, les positions suivantes, en partant de la position d'extinction complète :

- 1° butée,
- 2° point mort,
- 3° ville (veilleuses et lanterne AR),
- 4° et 5° codes et lanterne AR,
- 6° route (phares et lanterne AR).



Réglage des phares.

Le réglage du faisceau lumineux est réalisé au montage et ne varie pratiquement pas.

Si toutefois la nécessité d'un réglage se manifeste par suite d'une divergence ou convergence du faisceau ou plus fréquemment par suite des variations de charge de la voiture, il suffit :

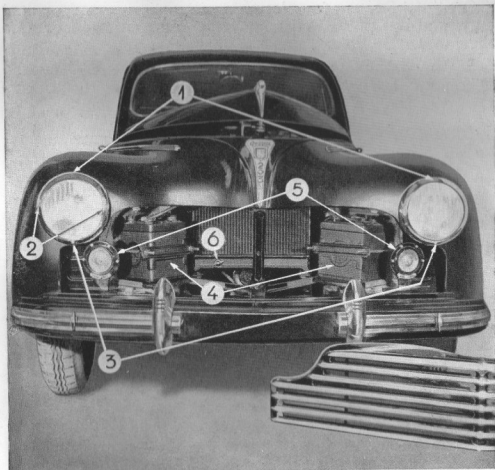
- pour réglage latéral : d'agir sur la vis située à la partie supérieure à droite du phare (certains types de phares possèdent une vis de chaque côté), après avoir retiré le jonc.
- pour réglage vertical : d'agir sur la vis située à la partie inférieure (il est nécessaire sur certains phares de retirer le jonc pour ce dernier réglage).

REPLACEMENT DES LAMPES DE PHARES ET DE VEILLEUSES

Ce procédé est différent suivant la marque des phares :

1° Phares CIBIÉ

- Enlever le jonc en tirant à soi la languette inférieure.
- Au moyen du crochet livré dans le vide-poche de gauche, démonter l'ensemble glace-parabole en tirant à soi et vers l'extérieur la languette percée d'un trou située au tiers inférieur droit.



VUE DE L'AVANT DE LA VOITURE

1. Vis de fixation du jonc.
2. Vis de réglage latéral des phares.
3. Vis de réglage vertical des phares.
4. Batteries.
5. Avertisseurs.
6. Robinet de vidange de la circulation d'eau.

-
- Décrocher l'ensemble glace-parabole du téton de centrage diamétralement opposé.
 - La veilleuse est accessible immédiatement.
 - Enlever le support de lampe en tournant sens inverse d'horloge.
 - Procéder au remplacement de la lampe phare-code.
 - Une seule position est possible ; pas de précautions spéciales.

2° Phares **DUCELLIER**

- Enlever le jonc en dévissant la vis qui est située à la partie supérieure.
- Faire pivoter l'ensemble glace-parabole sens inverse d'horloge, en appliquant les mains à plat sur la glace (il peut être parfois nécessaire de dévisser la vis de réglage inférieure ; compter alors les tours pour retrouver le même réglage).
- La veilleuse est accessible immédiatement ; la lampe phare-code est accessible après avoir retiré, par une légère rotation sens inverse d'horloge, le support de lampe fixé derrière la parabole.
- Au remontage, prendre soin de bien mettre l'indication « haut » frappée sur l'isolant en bonne place.

3° Phares **MARCHAL**

- Enlever le jonc en tirant à soi la languette inférieure
- Abaisser le ressort en corde à piano situé à la partie inférieure.
Un ressort provoque l'entrebaillement de l'ensemble glace-parabole qu'il n'y a plus qu'à sortir en décrochant le téton de centrage de la partie supérieure.
- La veilleuse est accessible immédiatement.
- Enlever le support de lampe en tournant sens inverse d'horloge pour changer la lampe phare-code.
- Une seule position de remontage est possible ; pas de précautions à prendre.

Feux de stationnement.

Un de chaque côté à l'AR de la voiture, en haut de la carrosserie.

Ces feux sont commandés par un inverseur placé sous la planche de bord à gauche.

Remplacement des lampes de feux de stationnement.

Tirer à soi le feu de stationnement en s'aidant d'un tournevis placé entre le joint caoutchouc et l'embase de l'appareil (pour éviter d'écailler la peinture). La fixation de cet appareil est assurée par trois tétons à ressorts ; la lampe est accessible par une légère rotation du support de lampe.

Remonter le feu de stationnement en le poussant simplement avec la main, veiller à ce que les deux crans de positionnement soient placés en face des emplacements prévus dans la carrosserie.

Lanterne AR et Stop.

La lanterne AR comporte un verre rouge pour le feu réglementaire et assure l'éclairage du numéro de police et de l'intérieur de la malle.

L'éclairage du Stop (verre orangé) est assuré par un interrupteur commandé par la pédale de frein.

TABLEAU DES LAMPES

Phares	2 Filaments	12 V	42 W	
Lanternes AV	} Navette 10×39	12 V	3 bougies	
Lanterne AR				
Stop AR.	— 15×43	12 V	10 bougies	
Feux de stationnement	} —	8×39	12 V	2 bougies
Indication de direction				
Plafonnier.	—	10×39	12 V	3 bougies
Tableau de bord	} Ballon de 15 — 16 V	0,2 Ah	—	
Mano-contact				} Culot baïonnette de 9-2 ergots

Avertisseurs.

Les avertisseurs, au nombre de deux, sont placés à l'AV, derrière la grille pare-pierres.

En appuyant légèrement sur le bouton situé à l'extrémité du commutateur, on commande un avertisseur pour le son ville, puis en appuyant plus fortement on commande les deux ensembles pour obtenir le son de route.

Indicateurs de direction.

La commande des deux indicateurs de direction " COVIR " encastrés dans les panneaux de custode AR, est montée directement sous le volant avec retour automatique lorsque la voiture reprend la ligne droite.

Fusibles.

Trois fusibles sont prévus sur une plaquette fixée sous le côté gauche de la planche de bord :

- le premier correspond à la lanterne AR et à l'éclairage de bord,
- le second correspond à la prise de baladeuse, aux feux de stationnement et au plafonnier,
- le troisième correspond aux indicateurs de direction, au stop AR et à l'essuie-glace.

CARROSSERIE

Taches de goudron.

Les produits du commerce, à base de solvant donnent entière satisfaction pour détachage sur **peintures cellulosiques**.

Par contre, ces mêmes produits occasionnent sur **laques synthétiques**, une légère détrempe pouvant provoquer, même après séchage, des taches claires apparentes ; **de ce fait, nous déconseillons formellement l'utilisation de ces produits.**

Les taches de goudron sur peintures synthétiques, peuvent être enlevées à l'aide d'un corps gras tel que le beurre, la végétaline, l'huile de vaseline, ou mieux encore l'huile végétale, l'huile d'arachide, d'olive ou de ricin.

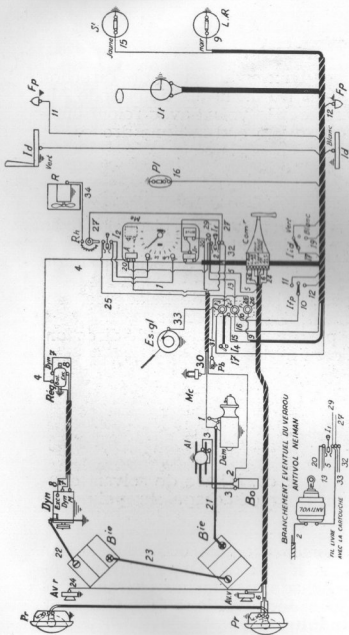
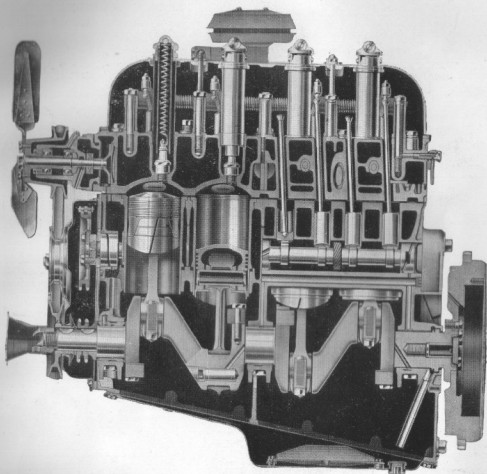
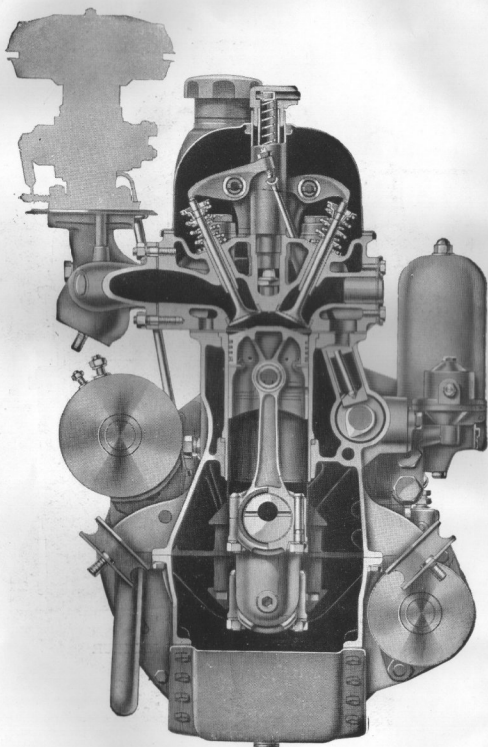


SCHÉMA DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

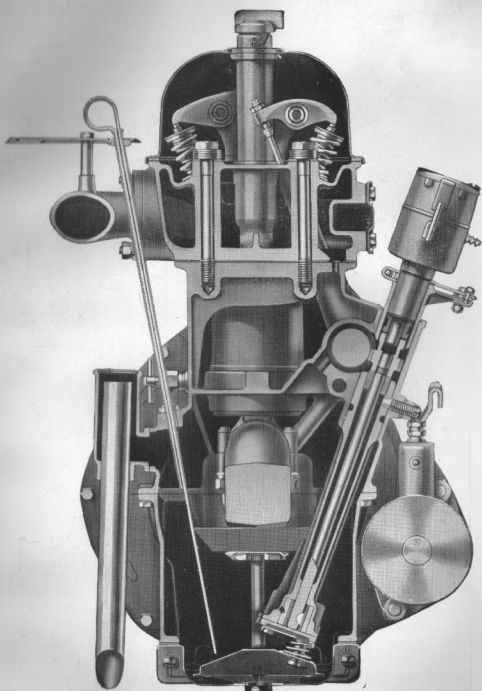
Pr	Projecteurs.	Mc	Mano-contact.	14	Interrupteur de stop.	I.i.d.	Inverseur indicateur.
Avr	Avertisseur ville.	Esgl	Essue-glace à arrêté fixe.	R	Appareil de chauffage-déglaceage.	I.f.p.	Inverseur feux de stationnement.
Av	Avertisseur route.	Pb	Prise de baladeuse.	R	Ampermètre.	Pi	Plafonnier avec interrupteur.
Bte	Batterie.	F1	Fusible de lanterne arrière.	A	Lampe d'éclairage du tableau.	Id	Indicateur de direction.
Dyn	Dynamo r'unt à régulateur.	F2	Fusible de plafonnier, feux de stationnement et prise de baladeuse.	Le	Montre électrique.	Fp	Feu de stationnement.
Reg	Régulateur-conjoncteur.	Me	Fusible de stop e indicateurs.	Me	Récepteur de jauge.	Jt	Transmetteur de jauge.
Al	Allumeur avec condenseur Cr.	Ir	Interrupteur d'allumage.	H	Indicateur pression huile.	St	Stop.
Bo	Bobine d'allumage.	I1	Interrupteur d'éclairage du tableau.	Comr	Commutateur d'éclairage.	LAR	Lanterne arrière.
Dem	Démarrateur avec contacteur.	I2	Rhéostat du réchauffeur				
		Rh					



COUPE LONGITUDINALE DU MOTEUR

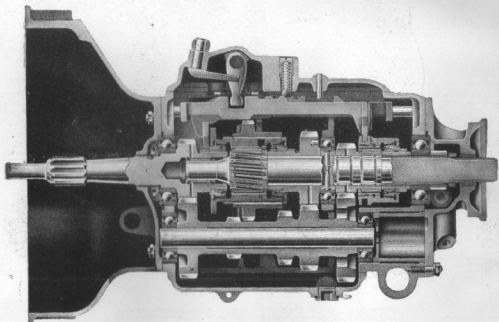
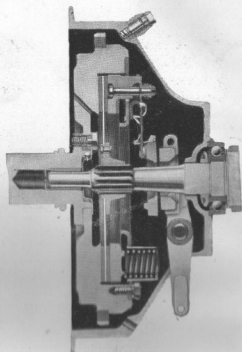


COUPE TRANSVERSALE DU MOTEUR
(par l'axe d'un cylindre)



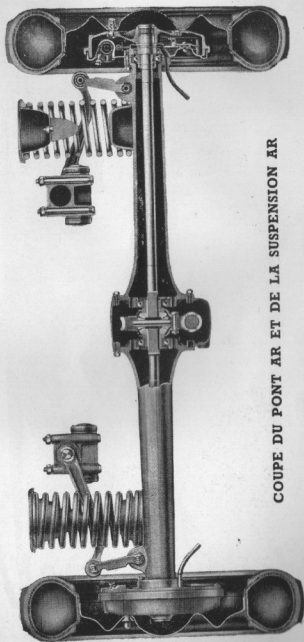
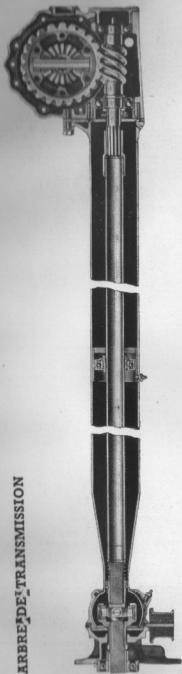
COUPE TRANSVERSALE DU MOTEUR
(par la commande de pompe à huile)

COUPE
DE
L'EMBRAYAGE

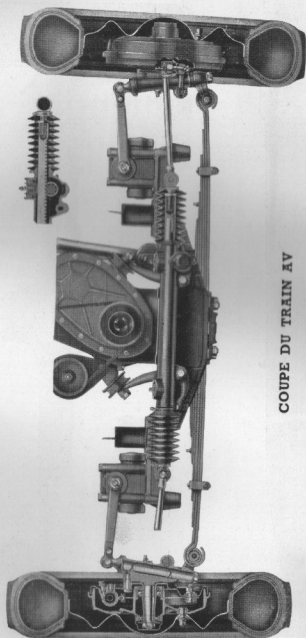


COUPE DE LA BOITE DE VITESSES

ARBRE DE TRANSMISSION



COUPE DU PONT AR ET DE LA SUSPENSION AR



COUPE DU TRAIN AV



**COUPE
DE
LA DIRECTION**

**MONTAGE PRÉVU
D'UN ANTIVOL
NEIMAN
MOYENNANT SUPPLÉMENT**