

# Notice d'entretien

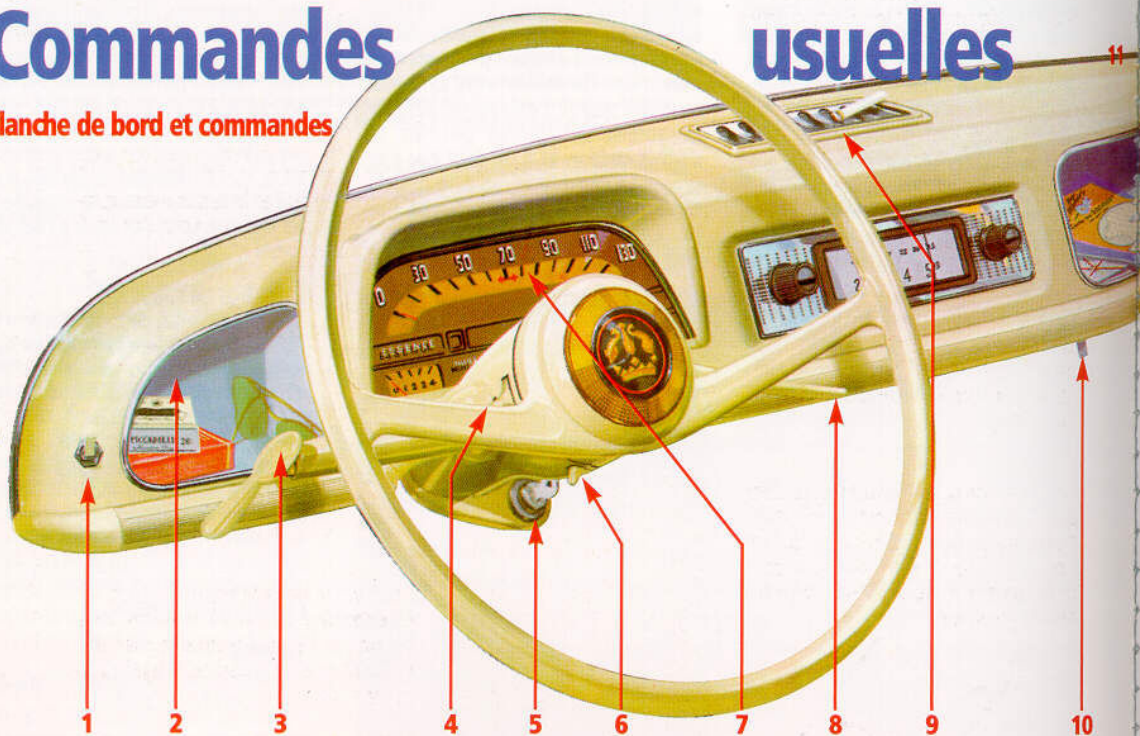
Nous reproduisons, dans les pages suivantes, la notice d'entretien éditée par Renault. Elle a, évidemment, suivi les modifications intervenues au fil des ans sur la Dauphine et notre équipe technique en a tenu compte, tout en vous suggérant un certain nombre d'aménagements et en vous conseillant dans le choix des lubrifiants, bougies, liquides et dans les fréquences d'entretien.

## Commandes

## usuelles

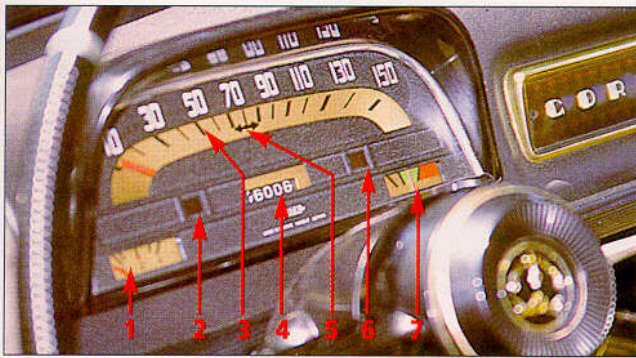
Planche de bord et commandes

**Dauphine**  
 Entretien



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p>1. Commande d'essuie-vitre</p> <p>2. Boîte à gants</p> <p>3. Commande d'avertisseur et d'éclairage</p> | <p>4. Inverseur d'avertisseur ville-route</p> <p>5. Antivol, contact-démarrage</p> <p>6. Commande des feux de stationnement</p> | <p>7. Tableau de bord</p> <p>8. Commande des feux indicateurs de direction</p> <p>9. Cendrier</p> <p>10. Commande du ventilateur de chauffage</p> | <p>11. Ouïe de désembuage</p> <p>12. Vide-poches</p> |
|---|---|---|--|





### 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. Un ressort la rappelle à la position "Contact". 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.

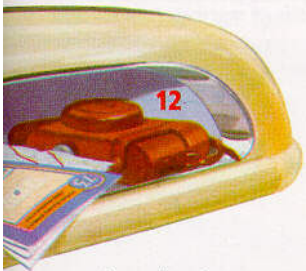
Position "Stop" = Clé retirée. Allumage coupé. Direction bloquée.

Position "Garage" = Clé retirée. Allumage coupé. Direction libre.

Position "Marche" = Clé bloquée. Allumage en circuit.

Position "Démarrage" = Allumage en circuit. Laisser revenir la clé dès les premières explosions.

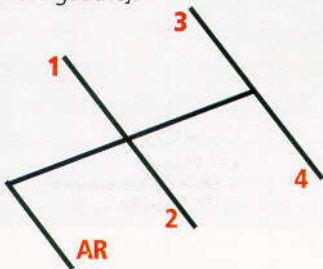
[Au départ ou à l'arrêt, pour déverrouiller ou verrouiller la direction, tourner légèrement le volant à droi-



te ou à gauche. Appuyer sur la clé en la tournant. Ne retirez pas la clé de contact avant l'arrêt de la voiture, vous risqueriez un blocage de la direction].

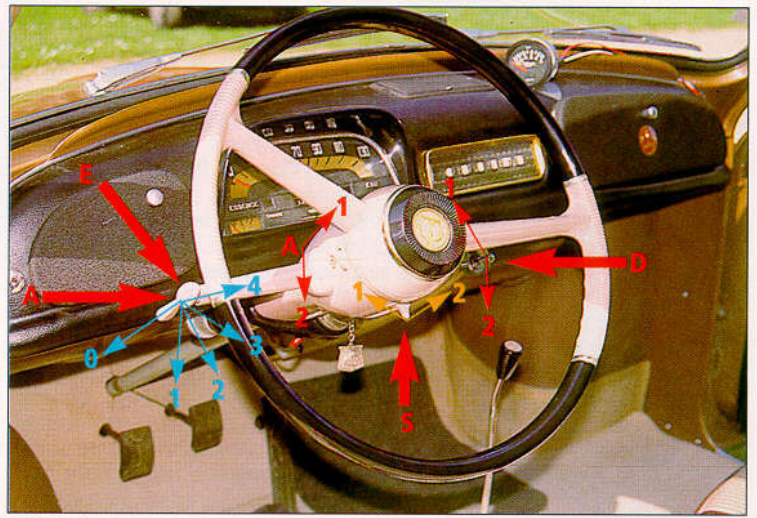
### Changement de vitesse

Les positions du levier correspondant aux différents rapports sont indiquées sur la figure ci-contre. [Sur les boîtes quatre vitesses, pour prendre la marche AR, donner un coup sec vers la gauche].



### Tableau 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



### A. Avertisseurs (inverseur)

1. Route
  2. Ville
- D. Feux indicateurs de direction

### 1. Feu gauche

2. Feu droit
- E. Eclairage
0. Extinction totale
  1. Feux de position (lanternes)

### 2 et 3. Feux de croisement (codes)

4. Feux de route (phares)
- S. Feux de stationnement
1. Feu gauche
  2. Feu droit

### Signalisation

Toutes les commandes sont regroupées sur la colonne de direction. Les avertisseurs sont commandés par une pression sur l'extrémité de la manette d'éclairage : un inverseur permet d'obtenir le son route ou le son

ville. [A destination de certains pays, une pédale "phare-code" est située à gauche de la pédale de débrayage. Elle permet de passer, par une pression du pied, de l'éclairage "route" à l'éclairage "code" et inversement].

# Aménagement, confort

### Capot moteur



Pour déverrouiller le capot moteur, tirer la poignée vers soi. Le capot levé est maintenu ouvert automatiquement par un dispositif d'arrêt. On ferme le capot en le ramenant simplement vers l'arrière sans toucher au dispositif d'arrêt. [Sur les modèles équipés d'une condamnation par serrure utilisant la clé de contact, verrouiller le capot en tournant la serrure dans le sens des aiguilles d'une montre, le déverrouillage s'effectuant en sens inverse puis procéder de la manière décrite précédemment].

passage à travers le radiateur. De ce fait, la position du store de radiateur dont il est parlé plus loin, a une grosse importance.

Pour chauffer, ouvrez les trappes des orifices prévus à cet effet :

- Dans le soubassement du siège arrière.
- Dans le tuyau d'arrivée de l'air chaud aux ouïes de désembuage.



### Cendrier

Pour vider les cendres, il faut retirer [le cendrier]. L'opération est facilitée en passant la main sous la planche de bord et en donnant un léger coup sur le fond.

### Climatisation

[Sur les modèles 1956, non équipés du Sofica] Le chauffage et le désembuage sont réalisés par admission dans la voiture d'air réchauffé à son

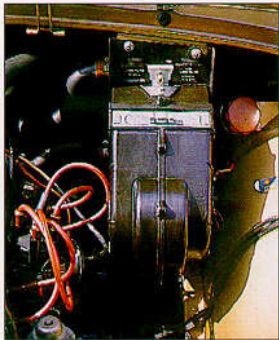
Et fermez les volets mobiles des coquilles qui enveloppent le ventilateur, ils pivotent d'un quart de tour. N'oubliez pas de le faire au début de l'hiver.

Pour désembuer, mettre à la position 1



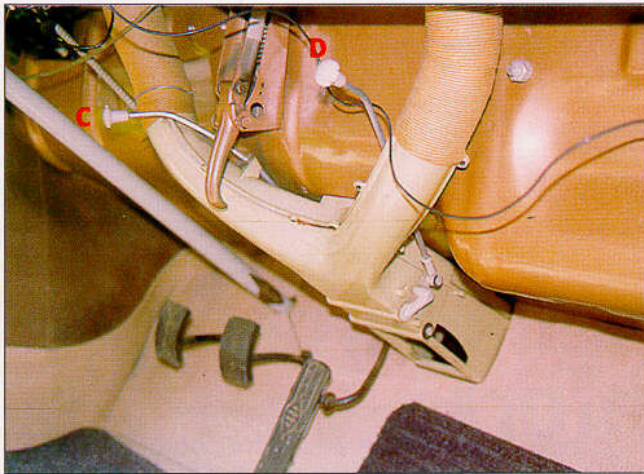
la manette située sur le tuyau de désembuage. L'été, les trappes de chauffage sont fermées et la manette de l'obturateur de désembuage est à la position 2, les volets des coquilles de chauffage sont ouverts.

Ne jamais manœuvrer les volets lorsque le moteur tourne.  
*[Sur les modèles équipés du chauffage Sofica],* le chauffage et le désembuage sont réalisés par air chaud. Un appareil logé dans le compartiment moteur comporte :



Le chauffage Sofica.

- 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. 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 marche du moteur, basculer l'interrupteur sur la planche de bord. Tirer à fond le bouton **D** (à droite sur la boîte de distribution) pour obtenir le désembuage maximum. Deux ou trois minutes après la mise en marche, vous disposez d'air chaud que vous pouvez répartir comme il vous plaît, en agissant sur le bouton **C** (à gauche) :

**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 frais est alors disponible pour le désembuage (si vous fermez le désembuage en poussant le bouton **D**, vous obtenez le chauffage maximum). *[On notera que, jusqu'au millésime 1958, on ne peut obtenir qu'une seule position des manettes D et C].*

L'intérieur de la voiture peut être ventilé soit par les glaces avant des-

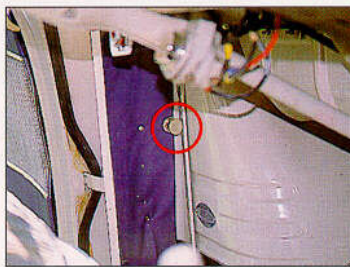


Le système d'ouverture des glaces coulissantes AR.

pendantes, soit par l'ouverture des glaces pivotantes (déflecteurs) ; l'aération peut être augmentée par l'ouverture des glaces coulissantes à l'arrière.

### Store de radiateur

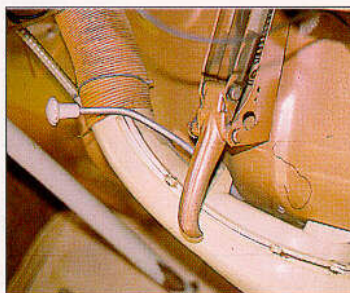
*[Jusqu'au millésime 1958]* Pour que le moteur fonctionne bien, il faut que l'eau du radiateur soit au moins à une température de 8° C (zone verte du thermomètre sur le tableau de bord). Vous l'obtiendrez par le réglage du store de radiateur. Le conducteur peut régler le store sans quitter sa place. La commande est située sur le pied d'avant gauche, et il suffit de pincer les deux anneaux pour pouvoir les déplacer sur la glissière. La position haute correspond à l'effacement complet du store.



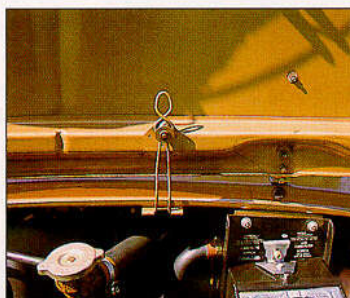
La commande du store de radiateur.

### Coffre à 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 posi-



L'ouverture et la fermeture du capot AV se fait de l'intérieur.



Le capot est maintenu en position ouverte grâce à un arrêtoir.

tion par un dispositif d'arrêt semblable à celui du capot moteur. La nuit, l'éclairage du coffre est assuré par la partie arrière des phares (feu de position). A la fermeture, on abaisse le capot sans toucher au dispositif d'arrêt. Ne pas essayer d'obtenir la fermeture complète en appuyant sur le capot. La fermeture se fait de l'intérieur en agissant sur le levier de verrouillage.

### Essuie-vitre

Pour sa mise en marche, basculer le contacteur situé à l'extrême gauche de la planche de bord. Dès que l'essuie-vitre n'est plus utilisé, les balais reviennent à la position horizontale.

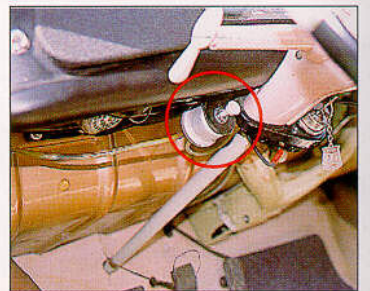


Pour modifier la plage de balayage, on peut extraire les balais et choisir un cran de positionnement différent.

Chaque balai est monté sur une bague crantée. On bascule le balai vers l'avant, et dans cette position, on peut le sortir de l'axe et le remettre en place. *[Au besoin, on peut lui donner une orientation différente pour faire varier la plage de balayage, en choisissant un cran différent].*

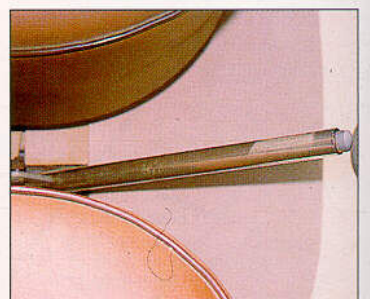
### Lave-vitre

*[Sur les modèles qui en sont équipés],* appuyer sur le bouton de lave-vitre, situé à gauche de la colonne de direction, pour nettoyer le pare-brise tout en faisant marcher l'essuie-vitre.



### Frein à main

Le levier de frein à main est articulé sur le plancher, entre les deux sièges avant. Pour freiner, tirer le levier vers l'arrière. Un cliquet le maintient en position de serrage. Pour le desser-





rer, ramener le levier vers le plancher en appuyant 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, et si nécessaire, comme frein de secours.

## Plafonniers



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

- un éclairage continu (quelle que soit la position de la porte),
- un éclairage intermittent (le plafonnier s'éclaire lorsque la porte avant correspondante est ouverte),
- une extinction totale (quelle que soit la 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.

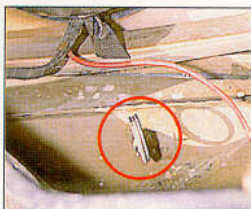
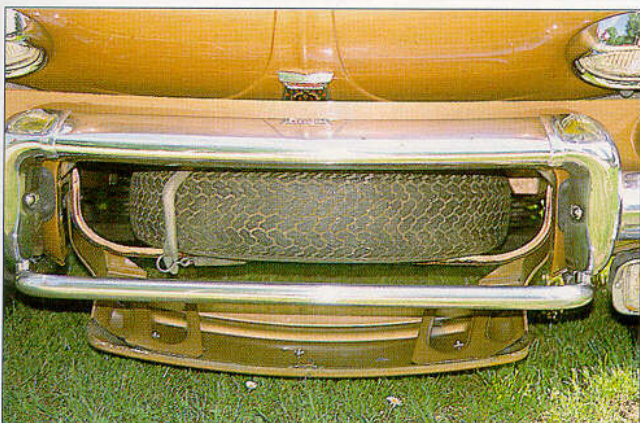
## Portes

Les deux portes arrière sont condamnées intérieurement par un petit levier placé sur la serrure : l'orienter vers le haut. [A partir du millésime 1960 : un dispositif "sécurité enfants", abaissé, rend la poignée intérieure "folle". De ce fait, la porte ne peut être ouverte que de l'extérieur. Par contre, lorsque la sécurité enfants est abaissée, ne surtout pas mettre le dispositif de condamnation de porte en action, car, dans ce cas, vous ne pourrez pas ouvrir la porte de l'extérieur !].

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

## Roue de secours

Elle est disposée sous le coffre à bagages ; ouvrir d'abord ce dernier



Condamnation de porte.



Condamnation enfants.

puis tirer sur l'anneau [sur la photo ci-contre]. La plaque d'immatriculation s'abaisse et démasque la roue de secours maintenue par un levier et un ressort terminé par un anneau-crochet.

## Sièges avant (réglage)

Le conducteur et le passager avant peuvent, grâce à un dispositif de réglage approprié, avancer ou reculer leur siège et le mettre rapidement à leur convenance. Chaque siège porte à sa base un petit levier qu'il suffit de pousser vers l'avant [ou vers l'arrière, à partir de 1959]. [Sur les millésimes postérieurs à 1961], le dossier des sièges AV est inclinable dans trois positions, par rotation d'un bouton de réglage (situé à la base du dossier).



# 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 du 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 37 litres [ramené ensuite à 32, puis à 30 litres en 1963]. Lorsque l'aiguille est sur « 0 », 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 constituent une sécurité supplémentaire pour la route.

## 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 "Marche". 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 marche d'un moteur chaud, il est souvent nécessaire d'appuyer sur l'accélérateur]. N'emballez pas votre moteur et ne lui demandez pas sa pleine puissance tant qu'il est froid (en dessous de 60° C). Par temps froid, en utilisant le store de radiateur vous obtiendrez un réchauffage rapide [jusqu'au millésime 1958].

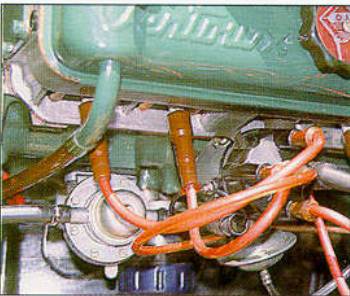
## Conseils :

N'agissez pas sur la commande du 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 :

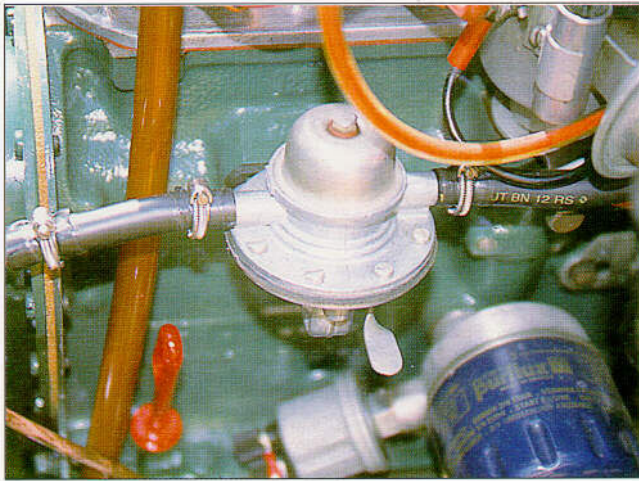
- un mauvais contact (fils de bougies, fil de bobine),



- 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 utili-





sée 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, 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].

### 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 graissage du moteur (manque d'huile, mano contact détérioré, etc.). Vérifier en premier lieu le niveau d'huile moteur. S'il est trop bas, ajouter de l'huile. Remettre ensuite le moteur en route. Si le témoin s'éteint, vous pouvez repartir. Dans le cas contraire, ne pas continuer à rouler. N'attachez pas d'importance à un témoin 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, il y a présomption d'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 [mais il faudra veiller à rapidement vérifier la dynamo (voir Gazoline N° 31) et, s'il faut changer le régulateur ou la dynamo, bien veiller à ce que ces deux appareils soient parfaitement appariés.]. 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.

■ **Surveillez le thermomètre d'eau** et réglez le store de radiateur en conséquence [jusqu'au millésime 1958]. Pour un bon fonctionnement du moteur, une température d'au moins 80° C est nécessaire, elle correspond à la zone verte du thermomètre. Du

fait du radiateur sous pression, il n'y a danger qu'au dessus de 100° C (zone rouge). Une température de fonctionnement trop basse influe défavorablement sur la consommation d'essence et sur l'usure du moteur.

### Attention

Si vous avez à contrôler le niveau d'eau dans le radiateur, lorsque l'eau est très chaude (thermomètre aux environs de 100° C) ne dévissez pas votre bouchon de radiateur sans précaution :

■ Dévissez lentement le bouchon « sens inverse d'horloge » jusqu'au cran de sécurité (1/4 de tour environ) [protégez vos mains avec un chiffon, c'est un minimum],

■ 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 de liquide de refroidissement ou d'eau froide lorsque le moteur est très chaud.]



### N'oubliez pas que :

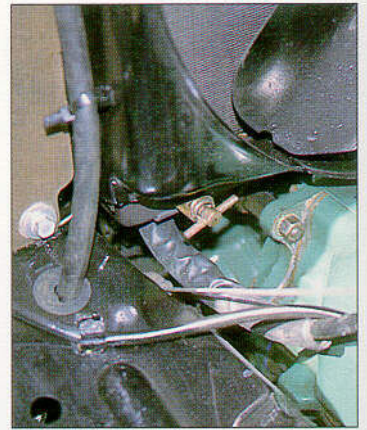
■ Ne laissez pas le pied sur la pédale de débrayage sous peine de détériorer rapidement la butée [graphitée]. Pour la même raison, devant un feu rouge, ramenez le levier de changement de vitesse au point mort pour ne pas garder la pédale de débrayage appuyée.

■ N'hésitez pas à changer de vitesse lorsque vous êtes en côte ou qu'un obstacle vous a obligé à un grand ralentissement.

■ 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.

■ Ne retirez jamais la clé de contact



Le robinet de vidange du radiateur.

avant l'arrêt de la voiture, vous risqueriez 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.

### Par temps froid

#### Refroidissement

[Jusqu'au millésime 1958] Au départ, descendez à fond l'anneau de commande du store de radiateur pour obtenir un réchauffage rapide du moteur. Lorsque le moteur est chaud (80° C au thermomètre), réglez la position du store pour maintenir cette température. [N'utilisez que du liquide de refroidissement quatre saisons de très haute qualité que vous vidangerez tous les 10.000 km ou tous les deux ans au minimum. Voir Gazoline n° 26].

Il y a deux points de vidange :

■ A l'arrière du moteur.

■ A la base du radiateur [Le robinet de vidange ne doit être utilisé qu'avec modération. Nous préférons, largement, déposer la durit inférieure pour vidanger le radiateur, les robinets étant, en général, entartrés et il vaut mieux éviter de le casser en forçant dessus].

Après la vidange, pour sécher complètement le moteur faites-le tourner pendant une demi-minute environ. [Sur les modèles équipés du chauffage Sofica, afin d'éviter les poches d'air dans le circuit de refroidissement, 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

[Sur le millésime 1956 uniquement] Dès les premiers froids fermez les volets des écopés qui entourent le ventilateur. Ne jamais effectuer cette opération lorsque le moteur tourne. Pour l'utilisation du chauffage et du désembuage, se reporter au chapitre « Aménagement - Confort. » Le chauffage n'est efficace que lorsque l'eau du radiateur est au moins à 80°C.

#### 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°C Baumé) gèle à -10°C.



# Utilisation - Entretien

## Rodage

La précision et le fini de l'usinage de nos moteurs permettent de limiter la période de rodage à un kilométrage très court : 500 km [pour les modèles à boîte 3 vitesses, 1.000 km pour les modèles à boîte 4 vitesses].

Pendant cette période, nous recommandons de ne pas dépasser les vitesses suivantes : [boîte 3 vitesses] en 3<sup>e</sup> : 70 km/h, en 2<sup>e</sup> : 45 km/h, en 1<sup>e</sup> : 20 km/h ou [boîte 4 vitesses] en 4<sup>e</sup> : 75 km/h, en 3<sup>e</sup> : 50 km/h, en 2<sup>e</sup> : 35 km/h, en 1<sup>e</sup> : 20 km/h. [Dans tous les cas, jusqu'à rodage complet, ne pas dépasser la vitesse maximale de 80 km/h].

Pour atteindre ces vitesses, n'accélérez pas à fond. N'attendez pas que votre moteur peine en côte pour changer de vitesse. Rien n'est plus néfaste pour la vie de votre moteur qu'une pédale d'accélérateur au plancher lorsque le régime moteur est faible. Un parcours légèrement accidenté, une température moyenne sont favorables à un bon rodage. Après 500 km [ou 1.000 km], le rodage est terminé, mais il faudra encore parcourir 2 à 3.000 kilomètres supplémentaires pour que votre voiture obtienne son plein rendement [Ces conseils sont évidemment variables dès lors que vous avez entrepris une réparation moteur ou même un simple changement du joint de culasse. Dans ce dernier cas, n'oubliez pas de resserrer les écrous de la culasse 1.000 km environ après le changement du joint].

## Graissage



Vidange moteur.

Le graissage est à la base d'un bon rodage. Après 1.000 km, vidangez le moteur et le mécanisme (boîte-pont). Refaites le plein avec une huile de qualité (voir tableau de graissage). Après 2.500 km, vidangez à nouveau le moteur. Ensuite, observez les fréquences indiquées dans le tableau de graissage.

## Batterie (6 V - 75/90 Ah)

[En équipement Grand froid, Renault montait une batterie 12 V - 40/50 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 avec de l'eau distillée, ou à défaut, [avec de l'eau faiblement minéralisée, comme... Volvic, par exemple]. 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 [nous vous conseillons, par ailleurs, de badigeonner les bornes avec de la graisse pour éviter au maximum la création de sel de sulfate].

En cas d'immobilisation prolongée de la voiture, il est préférable de déposer la batterie, de l'entreposer dans un endroit sec, et de lui donner une légère charge tous les mois. [Il n'existe malheureusement pas, en France, d'appareils permettant le maintien en charge des batteries de 6 volts]. Lorsque vous débranchez la batterie, commencez par la borne (-) pour éviter tout court-circuit. Au remontage de la batterie sur la voiture, observez les signes marqués sur les bornes; la borne (-) doit être reliée au châssis.

## Allumeur

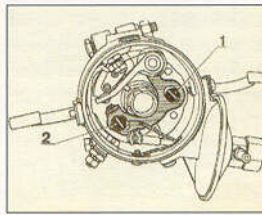
Situé sur le côté droit du moteur, il est très accessible. Il joue un rôle très important dans la marche du moteur d'où l'intérêt de le vérifier tous les 5.000 km. Les faces des grains de contact doivent être planes et propres. Pour les contrôler efficacement, il faut déposer leur plaque-support (3 vis). Leur remise en état se fait



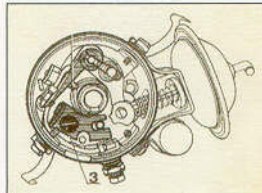
Vidange boîte.

à l'aide d'une pierre spéciale, mais jamais avec de la toile émeri [on peut, cependant, utiliser de la toile émeri au grain très fin (400), voir Gazoline n° 24]. D'autre part, leur écartement, lorsqu'ils sont séparés au maximum par la came, doit être de 0,4 à 0,5 mm. [On notera que la première notice d'entretien donnait les valeurs 0,5 à 0,6 mm. Manifestement une erreur qui fera d'ailleurs l'objet d'une Note de service interne en... décembre 1956].

**Réglage de l'écartement des contacts**  
Les contacts étant écartés au maxi-



Allumeur SEV.  
1. Vis de réglage  
2. Vis de blocage



Allumeur Ducellier  
3. Vis de blocage (pour le réglage, on manœuvre le contact fixe).



0,6 mm

## Bougies actuelles à utiliser

La plage thermique des bougies modernes est nettement plus affinée que par le passé. C'est ce qui explique que, bien que Renault ait, à l'époque, préconisé deux types de bougies différentes, on utilise, aujourd'hui, un seul type de bougie : vous remplacerez donc avantageusement vos anciennes bougies par des Champion L86C ou des NGK B5 HS. Très faciles à trouver dans le commerce.

imum par la came...

1. Desserrer la vis de blocage 2.  
2. [Sur l'allumeur SEV] agir sur la vis excentrique 1 pour obtenir un réglage correct (utiliser une jauge d'épaisseur). [Sur l'allumeur Ducellier, agir sur la languette de réglage].

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 [voir Gazoline n°24]. Le calage de l'allumeur est facilité par un index situé sur le couvercle de distribution et une saignée sur la poulie de vilebrequin. Au point mort haut, la saignée est en face de l'index.

## Bougies

Tous les 5.000 km, 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. [Là, nous ne sommes pas du tout d'accord avec la préconisation Renault. Nous préférons largement le brossage du filetage, et l'utilisation d'une lime très fine pour le nettoyage de l'électrode en ouvrant très légèrement l'entrefer pour pouvoir passer la lame de la lime]. Pour compenser l'usure normale des électrodes, on les rapproche en donnant un léger coup sur l'électrode extérieure. Contrôler l'écartement avec une jauge d'épaisseur [0,6 à 0,7 mm].

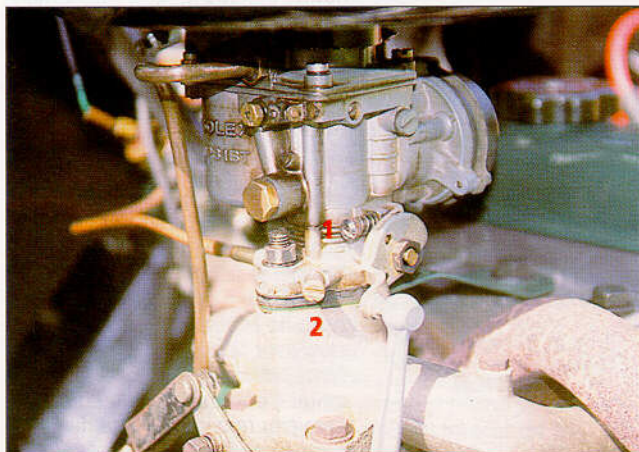
[L'état d'une bougie permet de se faire une petite idée du fonctionnement de son moteur et d'éventuels problèmes : l'embout de l'isolateur doit être propre et présenter une couleur qui va du brun clair au bleu foncé. Lorsqu'on trouve un dépôt de carbone noir, sec et duveteux, cela indique un mélange trop riche dû à un mauvais réglage du carburateur ou par une utilisation trop longue de l'auto au ralenti. Le bleuissement du culot d'une bougie indique qu'elle n'était pas assez serrée dans la culasse soit parce qu'elle n'est pas assez longue, soit parce que le trou fileté est en partie bouché par des impuretés. Des dépôts humides, huileux et de carbone signalent qu'il y a trop d'huile dans la chambre de combustion (en général, à cause d'une usure de segments ou de soupapes usées et dans ce cas il faut entreprendre une révision moteur). Si l'isolateur présente des traces d'un blanc tacheté, cela signifie que la bougie a surchauffé : un problème qui peut provenir de mélanges trop pauvres, d'une avance excessive à l'allumage, de fuites d'air dans les collecteurs ou encore du mauvais choix de bougie. Les électrodes de bougies ayant surchauffé s'usent d'ailleurs très vite. Enfin, des encrassements par dépôts grisâtres, jaunâtres ou bruns poudreux sur l'électrode vous signalent que l'essence que vous utilisez utilise des additifs. Là, il vous faudra nettoyer fréquemment les bougies pour éviter tout encrassement qui, à terme, entraîneront une défaillance de votre bougie.]

La vie de vos bougies n'est pas éternelle. Après 15.000 km, malgré une



apparence satisfaisante, elles méritent un remplacement car la porcelaine s'est imprégnée de carbone et son coefficient d'isolement a diminué ; le rendement du moteur en est affecté, ainsi que la consommation d'essence. Au remontage des bougies, prenez soin de les engager correctement à la main pour ne pas détériorer le filetage de la culasse.

## Carburateur



Carburateur 28IDT.  
1. Vis de butée de papillon  
2. Vis de richesse



Carburateur 32PIBT.

De temps à autre, resserrer sans exagération ses deux écrous de fixation pour éviter des rentrées d'air qui auraient pour conséquence un mélange appauvri, d'où des départs difficiles et un mauvais ralenti.

**Gicleurs.** Malgré les filtres prévus dans le circuit d'alimentation, des impuretés peuvent obstruer les orifices des gicleurs. Ces derniers sont facilement démontables sans dépose du carburateur. Les laver à l'essence et les souffler. N'employez jamais d'objet métallique pour les déboucher, vous risqueriez d'agrandir ou de déformer l'orifice. *[Pour éliminer en partie les impuretés qui pourraient venir boucher un gicleur, il est fortement conseillé de monter un filtre à essence entre la pompe à essence et le carburateur. De même, à l'achat, un traitement préventif du réservoir et le soufflage des tuyauteries constitue une précaution élémentaire.]*

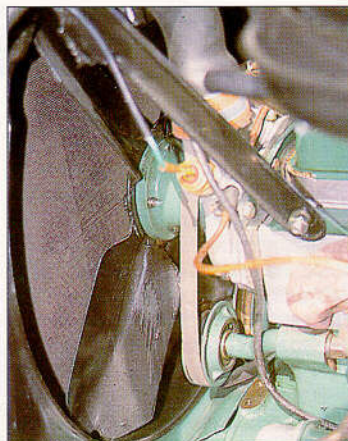
**Ralenti.** On règle le ralenti lorsque le moteur est chaud. Pour réduire ou augmenter le ralenti, agir sur la vis butée du levier de commande de papillon. Si le moteur boîte ou cale trop facilement, agir sur la vis de richesse (cette dernière ne doit jamais être vissée à fond.) Ne réglez pas le régime du ralenti trop bas, vous risqueriez de caler le moteur dans l'utilisation en ville. Le régime convenable est de 550 tours/minute *[sur le moteur Ventoux, 600 à 650 tours/minute sur les moteurs 670-5].*

## Courroies

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

■ **Réglage de la courroie de ventilateur :** faire pivoter l'arbre support de poulie tendeur après déblocage de son écrou de fixation.

■ **Réglage de la courroie de dynamo :** faire pivoter la dynamo autour de son axe support après déblocage de



Arbre support de poulie tendeur de courroie de ventilateur.

*[l'écrou d'axe support et de l'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 continuer votre route sans ennui *[jusqu'à votre domicile. On notera cependant que les véhicules équipés en 12 volts pour l'exportation n'autorisent pas cette solution provisoire].*

## Culbuteurs



Si les culbuteurs deviennent bruyants, procédez à leur réglage. Cette opération se fait sur moteur froid. Il faut disposer de cales d'épaisseur de 10/100 pour les soupapes d'admission et de 20/100 pour les soupapes d'échappement *[sur les moteurs Ventoux. Sur les autres mécaniques, le jeu aux soupapes d'admission est de 15/100 et aux soupapes d'échappement de 22/100].*

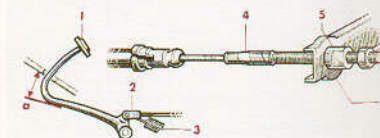
Retirer le couvercle des culbuteurs. Tourner lentement le moteur avec la manivelle pour que le culbuteur à régler ne soit pas soulevé par la came de l'arbre de distribution. Le réglage s'effectue en tournant la vis de réglage après desserrage de l'écrou de blocage. La cale doit passer grassement entre la queue de soupape et le culbuteur *[pour plus de précisions, la technique de réglage est expliquée, en images, dans Gazoline n° 22].*

## 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 *[Opération expliquée en détails dans Gazoline n° 31].*

## Embrayage



La pédale de débrayage doit parcourir environ 3 cm *[sur les 4.240<sup>e</sup> premières Dauphine, cette valeur n'était que de 2 cm environ]* avant d'agir sur l'embrayage. Cette distance réglable, appelée garde de la pédale, est une sécurité contre le patinage. Pour régler, agir sur l'écrou de la tige de commande placé légèrement en arrière de la trompette de roue arrière gauche ; il est appréciable de disposer d'une fosse ou d'un appareil de levage.

■ Débloquer le contre-écrou (6) en maintenant l'écrou (5).

■ Visser l'écrou (5) de la quantité nécessaire ; le réglage est correct lorsqu'en appuyant avec la main sur la pédale, cette dernière s'enfonce de 3 cm *[2 cm sur les 4.240<sup>e</sup> premières Dauphine]* avant que l'on sente la résistance qui indique l'attaque du débrayage.

■ Serrer le contre-écrou (6) tout en maintenant l'écrou (5).

## Filtre à air

*[Sur le modèle 1956 exclusivement]*



Tous les 10.000 km, plus souvent sur route poussiéreuse, nettoyez le filtre à air fixé à gauche du moteur.

■ Enlevez le couvercle maintenu par trois sauterelles.

■ Sortez l'élément filtrant et lavez-le à l'essence.

■ Laissez-le égoutter avant remontage.

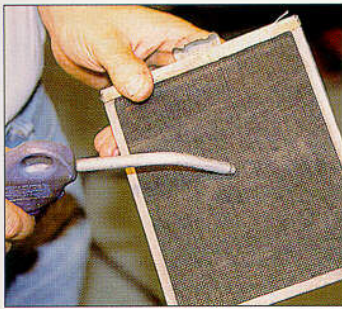
A chaque nettoyage de l'élément, changez l'huile de la cuve. Le bouchon prévu à la partie inférieure du filtre indique le niveau. Utilisez l'huile moteur. Ne négligez pas cette opération, car un filtre colmaté perd toute son efficacité.

*[Pour tous les autres modèles équipés du filtre à galette à bain d'huile, les opérations de nettoyage sont décrites en détail pages 60 et 61].*

## Ecran filtrant de l'appareil de chauffage

*[A partir du millésime 1957 et de l'ap-*



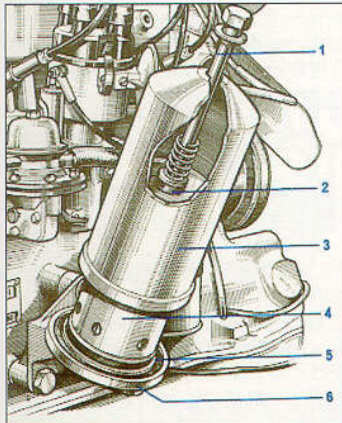


paration du Sofica], tous les 5.000 km, nettoyer l'écran filtrant :

- Le sortir en le tirant vers le haut.
- Brosser à sec ses deux faces [ou, mieux, souffler ces deux faces avec de l'air comprimé].
- Plonger l'écran dans une eau savonneuse, le brosser et rincer à l'eau.
- Le remettre en place, une fois bien sec.

### Filter à huile

[Pour certains pays]. L'élément filtrant est à remplacer tous les 10.000 km ainsi que le joint liège et le joint caoutchouc. Nettoyer le corps à l'essence et remonter l'ensemble. Le joint liège de l'élément filtrant doit être en bas.



1. Tige d'assemblage
2. Joint supérieur de l'élément
3. Corps du filtre
4. Élément filtrant
5. Joint caoutchouc
6. Support

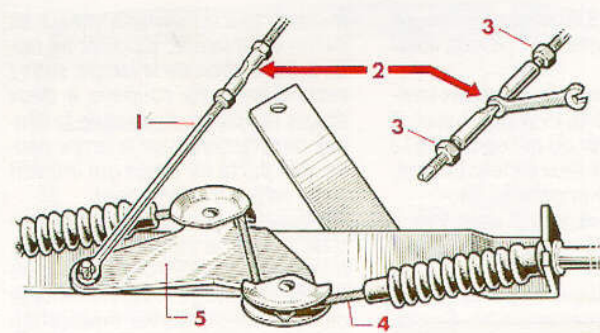
### Freins

**Réservoir.** Vérifier fréquemment le niveau du liquide [n'utilisez que du liquide de haute qualité, Dot 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. S'assurer également que le trou de mise à l'air libre du bouchon n'est pas obstrué. [Contrôler également l'état du caoutchouc de la tétine. Il a, en effet, circulé des tétines réalisées dans un caoutchouc qui se... désagrégeait sous l'action du liquide de freins !]

#### Rattrapage du jeu des segments (usure normale)

Cette opération dont la fréquence varie suivant l'utilisation de la voiture n'est à faire que si la course de la pédale est excessive avant d'obtenir le freinage. 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 la came de réglage en



#### Réglage du frein à main.

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

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.

Ce réglage se fait de la même façon pour les roues avant et arrière [pour plus de détails, voir Gazoline n° 21, 26 et 30].

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... [il faudra déposer les tambours et vérifier que les cylindres de roues ne fuient pas, que les flexibles ne sont percés ou que les garnitures conservent encore une épaisseur suffisante].

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.

#### Plaquettes de freins

[Les 1094 et 1095 sont dotées de freins à disques. Outre le contrôle régulier des étriers (fuites éventuelles), il convient de surveiller l'usure des garnitures de plaquettes, dont l'épaisseur totale de l'ensemble support-garniture ne doit jamais être inférieure à 5,5 mm. Par ailleurs, le rattrapage d'usure se fait de manière automatique].

**Frein à main.** Il doit commencer à freiner dès le 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> 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. N'effectuez cette opération qu'après un réglage précis des segments de roues arrière.

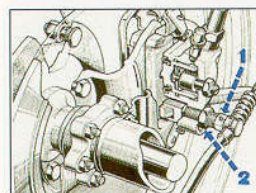
Pour le réglage :

- Soulever les roues arrière.
- Mettre le levier de frein à main au 2<sup>e</sup> cran.

Après desserrage des écrous de blocage (2), visser le tendeur de réglage (3) jusqu'à ce que les segments commencent à lécher le tambour (on 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 (2) en maintenant le manchon de réglage (3).

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

[Sur les modèles équipés de freins à disques], pour régler le frein à main, la roue à régler doit être levée : débloquez le contre-écrou et serrez la



#### Réglage du frein à main sur modèles 1094 et 1095

1. Vis de réglage
2. Contre-écrou

vis jusqu'à blocage léger de la roue. On s'en rend compte en tournant cette dernière à la main. Ensuite, desserrez la vis d'un plus d'un demi-tour (3/4 de tour maximum) ; la roue tourne librement, maintenez la vis pour serrer le contre-écrou. Le levier de frein à main doit parcourir 4 à 5 crans avant serrage.

### Graissage

Le tableau de graissage à la fin de la notice, indique les qualités de lubrifiants [que nous préconisons pour chaque organe]. En les employant exclusivement, vous maintiendrez votre voiture dans un parfait état de fonctionnement. [Sur les 1094 et 1095] lors des opérations de graissage du train avant et en particulier de la rotule de bielle de direction, prenez toutes précautions utiles pour que les disques de freins ne reçoivent pas de graisse. Après ces opérations, vérifiez que les disques sont propres, toute trace de "gras" est à nettoyer avec un chiffon imbibé de dégraissant.

**Conseils.** Si vous changez de marque d'huile, et remplacez une huile minérale pure par une huile de détergence modérée, procédez comme suit :

- a) Vidanger l'huile usagée (minérale pure).
- b) Refaire le plein avec la nouvelle huile (détergente).
- c) Après 500 km, vidanger à nouveau, et refaire le plein avec de l'huile fraîche. [Ce conseil est valable, dès lors que vous décidez de passer à une huile de synthèse moderne].

Ne partez pas du principe que l'hiver, l'huile chauffant moins, les vidanges peuvent être plus espacées. Le contraire se justifierait du fait de l'utilisation plus grande du starter et des condensations plus importantes de vapeur d'eau.

### 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. 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 proscrire.

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

### Lampes

#### Caractéristiques

- Feux de route et feux de croisement : Lampe « phare-code » 6 volts, 36





Les trois phases de l'extraction d'une lampe de phare.

watts, 2 plots, 3 ergots, jaune lisse. [A partir du millésime 1961 : 6 volts, 45/40 watts].

■ **Feux indicateurs de direction** : Lampe  $\varnothing$  25 - 6 volts, 15 watts, 1 plot, 2 ergots. [A partir du millésime 1961 : identiques aux feux arrière et Stop, et aux feux de position].

■ **Feux arrière et Stop** : Lampe bifil  $\varnothing$  25 - 6 volts, 18/4 watts, 2 plots, ergots décalés.

■ **Éclaireurs plaque de police et lampe sous capot** : Lampe  $\varnothing$  19 - 6 volts, 4 watts, 1 plot, 2 ergots [Sur les 1094 et 1095, lampe ballon  $\varnothing$  19 - 6 volts, 5 watts, 1 plot, 2 ergots].

■ **Feux de position et plafonniers** : Lampe navette 10 x 39 - 6 volts, 4 watts [A partir du millésime 1961, les feux de position utilisent une lampe  $\varnothing$  25 - 6 volts, 15 watts, 1 plot, 2 ergots. Sur les 1094 et 1095, lampe  $\varnothing$  25 - 6 volts, 4/18 watts].

■ **Lampes témoins et feux de stationnement** : Lampe mignonnette  $\varnothing$  14 - 6 volts - 1,5 watt, culot de 9. [A partir du millésime 1961, les feux de stationnement utilisent une lampe navette 8x39 - 6 volts, ou une lampe ballon allongé  $\varnothing$  10 - 6 volts, 2,4 watts, culot de 9, 1 plot, 2 ergots. Sur les 1094 et 1095, lampe à col rétreint - 6 volts, 2 watts, culot de 9].

■ **Éclaireurs de tableau de bord** : Lampe mignonnette  $\varnothing$  11 - 6 volts, 1,2 watt, culot de 9. [A partir du millésime 1961, lampe mignonnette  $\varnothing$  14 - 6 volts, 1,5 watt, culot de 9. Sur les 1094 et 1095 le feu témoin d'huile utilise une lampe à col rétreint 6 volts, 4 watts, culot de 9, les autres témoins utilisant une lampe à col rétreint 6 volts, 2 watts, culot de 9].

## Phares

### ■ Remplacement d'une lampe

1. Retirer la porte de phare en agissant sur la languette située à sa partie inférieure.

2. Déverrouiller le bloc optique en écartant la patte en acier à ressort ; le bloc est ensuite sorti facilement, et la lampe navette (feux de position) tenue entre deux lames flexibles est facile à changer. [A partir de l'apparition du faisceau asymétrique, monté à partir du millésime 1961, débrancher l'alimentation en retirant

le connecteur qui s'emmanche sur les pattes de la lampe. Basculez les ressorts de fixation de la lampe, sortez cette dernière (la coupelle à deux étages fait partie du culot de la lampe), remettez en place la lampe neuve. Elle porte un ergot qui interdit toute erreur d'orientation].

3. Pour changer la lampe « phare-code », sortir le support en lui imprimant une légère rotation « sens inverse d'horloge ». Au remontage de la lampe, observer l'indication « haut » portée sur le culot. Bien nettoyer la lampe avant son montage afin qu'il n'y ait pas de tache dans le faisceau lumineux.

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

Si une lampe de feu de position est grillée, vous pouvez la remplacer en prélevant la lampe d'un plafonnier.

### ■ 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. [Sur les modèles avec feu indicateur sur la custode, desserrer de quelques tours la vis prisonnière placée à l'arrière du boîtier et tirer sur ce dernier pour l'ôter afin d'accéder à l'ampoule].

### ■ Remplacement d'une lampe de feu arrière

Le capot moteur ouvert, il suffit de tirer sur la douille support de lampe.

### ■ Remplacement d'une lampe de feu de stationnement (latéral sur aile avant)

Le globe est maintenu par des griffes. Tirer dessus pour le déposer. Le feu est équipé d'une lampe ballon ou d'une lampe navette. Pour sortir la lampe ballon, tourner légèrement la lampe « sens inverse d'horloge ». Pour sortir la lampe navette, repousser la collerette de caoutchouc, saisir d'une main la partie métallique support de lampe et tourner légèrement le globe « sens inverse d'horloge » pour dégager les 2 ergots du sup-

port. Au remontage, orienter le globe pour que la partie rouge soit vers l'arrière.

■ **Eclairage de plaque de police** : Le capuchon est fixé par une vis centrale.

■ **Réglage des feux de croisement**. Pour être conformes au code de la route, les phares doivent être correctement réglés.

a) Le faisceau lumineux doit être parallèle à l'axe de la voiture.

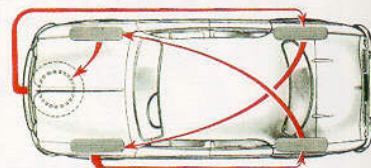
b) En éclairage « Feux de croisement », la voiture étant sur un sol horizontal, la coupelle du faisceau lumineux doit être parallèle au sol et à une distance de 10 m, sa hauteur doit être inférieure de 10 à 25 cm à celle du centre de la glace.

## Pneumatiques - Roues

■ **Gonflement**. De temps à autre, 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. 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.

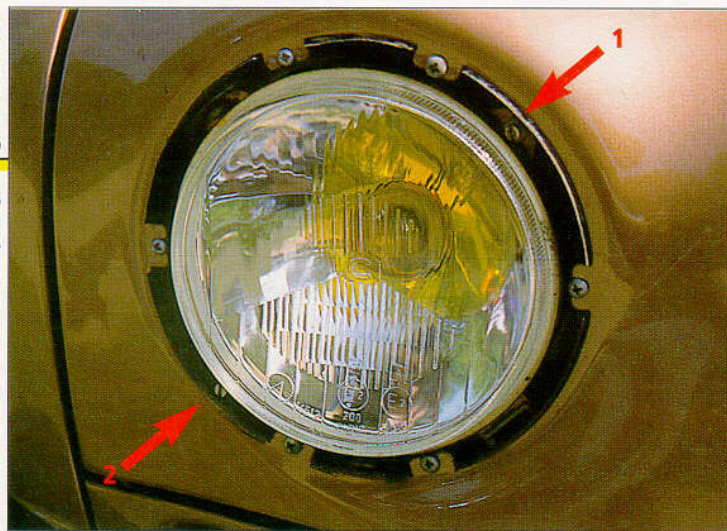
■ **Permutation des roues**. Tous les 5.000 km, permutez les roues pour éviter l'usure inégale des pneus.



■ **Le cric et la manivelle sont fixés sous le capot moteur** [A partir de juin 1957, la manivelle est fixée dans le coffre à bagages, sur l'auvent]. Pour soulever la voiture, on peut placer le cric en un point quelconque du longeron : ceci permet de soulever une seule roue, ou tout le côté de la voiture. Pensez, avant de soulever la voiture, qu'il faut d'abord serrer le frein à main, et débloquer les écrous de roue. Après l'opération, n'oubliez pas de rétablir les pressions normales des pneus.



La manivelle émigre sous le capot AV à partir de juin 1957.



Le réglage s'effectue par les vis 1 (réglage en direction) et 2 (réglage en profondeur) accessibles lorsque la porte de phare est enlevée.



■ **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. Pour 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 :  $a = 3$  à 5mm.

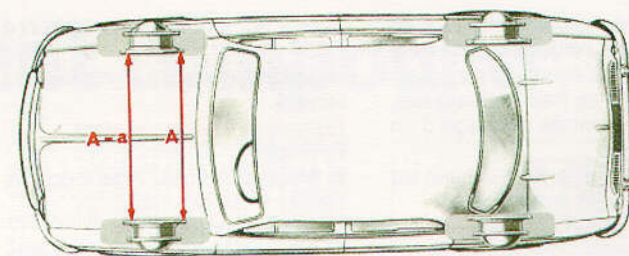
### Rappel des principaux travaux d'entretien

■ **Tous les 2.500 km**

**Accumulateurs.** Rétablir le niveau de l'électrolyte en ajoutant exclusivement de l'eau distillée ou de l'eau.  
**Freins.** Vérifier le niveau du liquide dans le réservoir.

■ **Tous les 5.000 km**

**Moteur.** Vidange, rinçage et remplissage [La notice d'origine préconise la vidange tous les 2.500 km. Mais, compte tenu de la qualité des huiles modernes, on peut l'espacer tous les 5.000 km ou au moins une fois par an si vous roulez peu].



Un nettoyage extérieur du moteur permettra de se rendre compte des fuites ou autres anomalies.

**Bougies.** Nettoyer les électrodes et régler leur écartement.

**Allumeur.** Vérifier l'état et l'écartement des contacts.

**Carburateur.** Démonter et nettoyer la cuve et les gicleurs.

**Ecran filtrant de l'appareil de chauffage.** Déposer et nettoyer.

**Embrayage.** Vérifier la garde.

**Freins.** Réglage des freins à pied et à main.

**Train avant.** Vérifier le pincement des roues avant.

**Pneumatiques.** Permuter les roues.

■ **Tous les 10.000 km**

**Courroies.** Vérifier leur tension.

**Filtre à air.** Nettoyer l'élément et changer l'huile.

Cette liste de travaux n'est pas limitative.

# Incidents de fonctionnement

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

### Le moteur ne part pas

#### Le démarreur n'entraîne pas le moteur :

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

■ Y-aurait-il une mauvaise masse ?



Vérifiez avant tout les connexions qui peuvent être oxydées, notamment celles du régulateur.

■ 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.

(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,



Fils de bougie défectueux, humidité sur la tête d'allumeur ou sur la bobine, carburateur défaillant... Un bon entretien doit pouvoir éviter bien des problèmes.

- 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 est bouché ; démonter les gicleurs et les souffler (ne jamais utiliser un objet métallique pour les déboucher).

(Revissez le bouchon-filtre et actionnez la pompe à la main.)

L'essence déborde du carburateur :

- Flotteur percé ou pointeau coincé.

c) Vérifiez l'étanchéité de l'aspiration. Les écrous de fixation du carburateur et des collecteurs sont-ils bien serrés ? [Si l'un d'entre eux est mal serré, il y a création d'une prise d'air parasite].

### 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.

### Le moteur part, 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.

### Le moteur cale au ralenti

■ Le gicleur de ralenti est bouché.

### Le moteur a des ratés à bas régime

■ L'écartement des rupteurs de l'allumeur est trop faible.

### Le moteur s'étouffe à l'accélération

■ Le gicleur principal est bouché.

### Le moteur a des ratés à vive allure

■ L'écartement des rupteurs est exagéré.

### Le moteur a des ratés à tous régimes

■ **Bougie défectueuse.** Sans arrêter votre moteur, décelez les mauvais fonctionnements de la bougie en cause à l'aide d'un tournevis à manche en bois, en mettant successivement chaque bougie à la masse (dégager le caoutchouc protecteur). Si pour l'une d'elles, le régime moteur est inchangé, on peut en conclure qu'elle est défectueuse. (Écartement incorrect des électrodes, bougie encrassée, isolant cassé.)

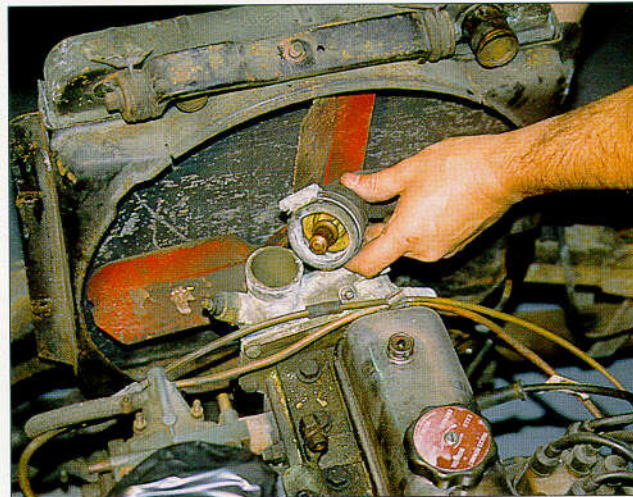
■ **Contacts de l'allumeur encrassés.**

### Le moteur semble manquer de puissance

■ Vérifiez le gicleur principal.

■ Vérifiez après quelques kilomètres

Votre Dauphine chauffe ? Vérifiez, entre autres, que le calorstat fonctionne.







Vérifier le serrage des colliers de durits tout en traquant les éventuelles fuites.



Une prise d'air à l'échappement et hop, le moteur s'offre de belles ratatouillades.

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).

■ Vérifiez que le frein à main est bien totalement desserré.

**Le moteur chauffe et manque de puissance**

■ **Manque d'eau** : fuites aux durits de conduite d'eau (n'ajoutez jamais d'eau froide dans un radiateur très chaud).

■ **Courroie de ventilateur** insuffisamment tendue.

■ **Avance à l'allumage** trop faible [pour le réglage voir *Gazoline* n° 24].

■ Vérifiez la position du store de ra-

diateur [sur les modèles antérieurs à 1958].

■ **Radiateur entartré** (après un long service).

**Explosions à l'échappement**

**En tirage** :

■ Mauvaise fermeture des soupapes, vérifiez le jeu des culbuteurs.

**En descente (retenue)** :

■ Ralenti trop pauvre (voir « Carburateur »).

■ Prise d'air à l'échappement.

**L'embrayage manque de progressivité**

■ Mauvaise habitude de conduite.

■ La garde de la pédale est incorrecte ou l'embrayage détérioré.

**L'embrayage siffle en débrayant**

■ Butée fatiguée par un usage abu-

sif de la pédale. [Il faudra la changer].

**Les vitesses grincen en passant**

■ Trop de garde à la pédale de débrayage.

**La pédale de frein semble élastique**

■ Il y a de l'air dans les canalisations. [Procéder à une purge du circuit de freinage].

**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.

■ Pousser la voiture et lorsque la vitesse est suffisante, basculer l'inverseur vers la gauche.

■ Ramener l'inverseur vers la droite dès le départ du moteur.

**4. Stationnement.**

Si votre frein à main est inefficace (rupture de câble, usure de cliquet), plusieurs cas peuvent se présenter :

**En palier** :

a) Pour un arrêt de courte durée, passer la première vitesse et basculer l'inverseur vers la gauche. Lorsque vous reprenez votre voiture, n'oubliez pas de ramener l'inverseur à droite.

b) Pour un arrêt de longue durée, procéder comme précédemment et après calage de la voiture, ramener la manette de l'inverseur vers la droite.

**En rampe** : Opérer comme pour un arrêt de longue durée en palier.

**Vérifications périodiques**

**Tous les 15.000 km environ**, si l'embrayage devient brutal, procéder à un réglage pour compenser l'usure des garnitures.

**Tous les 30.000 km**, vérifier l'état d'usure des charbons d'alimentation de l'embrayage (longueur à l'état neuf : 33 mm, longueur minimum acceptable : 12 mm).

**Irrégularités de marche**

■ Si la voiture a tendance à avancer, moteur chaud, sans qu'on accélère, régler le ralenti du moteur.

■ Si la progressivité au démarrage est irrégulière ou si le moteur cale lorsqu'il est chaud sur un coup de frein, faire vérifier la carburation ou l'allumage.

■ Si un dérangement se produit dans l'embrayage ou la commande, rentrer jusqu'au prochain garage en conduisant avec l'inverseur basculé à gauche suivant les indications données au paragraphe « Utilisation de l'inverseur ».

**Recommandations importantes**

■ N'accélérez qu'après avoir lâché le levier des vitesses et en marche, ne pas toucher au levier en dehors des changements de vitesse.

■ Avant de quitter la voiture en stationnement, s'assurer que le frein à main est serré.

■ Ne pas remplacer la boule d'origine du levier de changement de vitesse par une autre plus lourde.

## Embrayage Ferlec

La Dauphine peut être livrée sur demande avec embrayage « Ferlec ». Ce dernier est automatique ; il supprime la pédale de débrayage. Il est alimenté par la dynamo ; un inverseur sur planche de bord permet de l'alimenter par la batterie dans quelques cas particuliers. Une lampe témoin rouge, située sur la planche de bord, s'allume lorsque l'inverseur est sur la position batterie.

**Utilisation - Conduite**

**Mise en marche du moteur.** Assurez-vous que l'inverseur est sur dynamo et que le levier de vitesses est au point mort. Mettez ensuite en marche comme avec un moteur classique.

**Démarrage du véhicule.** Passez la première vitesse, et seulement après avoir lâché le levier, enfoncez progressivement l'accélérateur.

**Nota.** Démarrez toujours en première pour éviter une usure anormale de l'embrayage.

**Passage des vitesses.** La manœuvre du levier s'effectue comme sur une voiture classique, mais il ne faut accélérer qu'après avoir lâché le levier, car dès que l'on touche ce dernier, un contact incorporé provoque le débrayage.

**Freinage.** On peut freiner la voiture jusqu'à l'arrêt complet sans crainte de caler le moteur, même si le coup de frein est violent. Aux arrêts de circulation, on peut immédiatement engager la première vitesse pour le prochain départ, la voiture restera débrayée tant qu'on ne touchera pas à l'accélérateur.

**Descente d'une pente.** En général, on conjugue toujours le frein moteur avec la pédale de frein. A l'occasion d'un fort ralentissement ou d'un changement de vitesse, il se peut que la voiture descende en roue libre, il suffit de donner un bref coup d'accélérateur ou de basculer l'inverseur à gauche deux ou trois secondes pour retrouver le frein moteur.

**Utilisation de l'inverseur**

L'inverseur du tableau de bord peut prendre trois positions :

1. Basculé à droite (fonctionnement sur la dynamo).

2. Basculé à gauche (fonctionnement sur la batterie).

3. Position médiane (toute alimentation de l'embrayage est coupée).

L'inverseur doit toujours être basculé vers la droite (marche sur dynamo), sauf dans les cas particuliers traités dans ce paragraphe, où il y a lieu de le basculer à gauche (marche sur batterie). L'inverseur ne sera mis dans la position médiane (l'alimentation de l'embrayage est coupée) que dans les cas de réglage ou de mise au point du moteur sans être aux commandes, afin de procurer une sécurité indispensable si une vitesse restait engagée.

**1. Freinage par le moteur** (voir paragraphe précédent).

**2. Le moteur bien qu'accélééré n'entraîne pas la voiture.**

a) La panne n'est peut-être qu'apparente : vérifiez que la position de l'inverseur est correcte (l'inverseur a pu être frôlé par le genou du passager ou mis volontairement à la position médiane neutre, pour effectuer un travail sur le moteur).

b) La courroie de dynamo est cassée : la dynamo ne débite plus et l'embrayage ne peut se faire puisque l'enroulement de la culasse ne reçoit plus de courant.

c) La courroie de dynamo n'est pas cassée. Il y a présomption d'avarie au circuit dynamo-embrayage.

Dans ces deux cas, on peut néanmoins rouler jusqu'au prochain garage. Il faut :

■ Mettre le levier de vitesse au point mort.

■ Basculer l'inverseur vers la gauche.

■ Engager la première vitesse et accélérer normalement en relâchant le levier.

■ Passer les autres vitesses comme pour la conduite sur dynamo.

■ Lors d'un arrêt, ramener le levier au point mort.

**3. Le moteur ne part pas.**

a) Le démarreur n'entraîne pas le moteur (batterie insuffisamment chargée ou démarreur détérioré) ; le mettre en route à la manivelle.

b) Le moteur refuse de partir à la manivelle du fait d'une rotation trop lente. Le mettre en route en poussant ou en faisant remorquer la voiture. Dans ce cas :

■ Mettre le levier de changement de vitesse en deuxième.



# Equipement 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.

## Que contient le filtre ? Comment l'entretenir ?

Le filtre renferme deux éléments filtrants sur lesquels s'accumulent progressivement les poussières et qui de ce fait doivent être nettoyés tous les 5.000 km. Les éléments filtrants sont situés dans la cuve et dans le couvercle. Ces derniers sont assemblés au corps de filtre par des colliers.

L'élément filtrant sec (élément finisseur) fixé dans le couvercle par une tige à papillon doit être lavé à l'essence. Après séchage, on passe dessus un pinceau légèrement huilé. L'élément filtrant à bain d'huile (élé-

ment dégrossisseur) est situé dans la cuve. L'élément et la cuve sont à laver à l'essence ou au gas-oil. La cuve est ensuite garnie avec de l'huile moteur jusqu'au niveau indiqué par les flèches.

Le corps de filtre renferme une garniture non démontable qui n'est pas à nettoyer.

## Au remontage, il faut s'assurer :

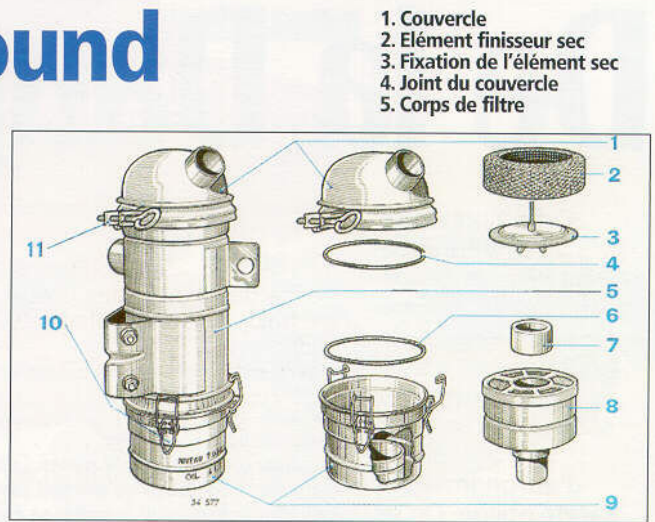
- que le joint caoutchouc au centre de la cuve est bien placé ;

- que les joints d'assemblage sont bien en place.

Les colliers d'assemblage doivent être bien serrés.

L'air destiné au filtre est prélevé à l'avant pour éviter les poussières soulevées par le passage de la voiture. La prise d'air est prévue dans le coffre à bagages.

Veillez à ne pas mettre devant cette prise d'air une couverture ou toute autre pièce d'étoffe susceptible de



freiner et même de boucher l'entrée d'air.

Une tuyauterie, passant sous la voiture, relie la prise d'air au filtre à air. La tuyauterie devant être étanche, il est nécessaire de vérifier son état très souvent.

1. Couvercle
2. Élément finisseur sec
3. Fixation de l'élément sec
4. Joint du couvercle
5. Corps de filtre

6. Joint de cuve
7. Joint de l'élément à bain d'huile
8. Élément dégrossisseur d'huile
9. Cuve
10. Colliers d'assemblage

# Plan de graissage



Graisser modérément le tendeur de courroie de ventilateur.



A l'aide d'une burette, déposer une goutte d'huile moteur sur le palier AR de dynamo.



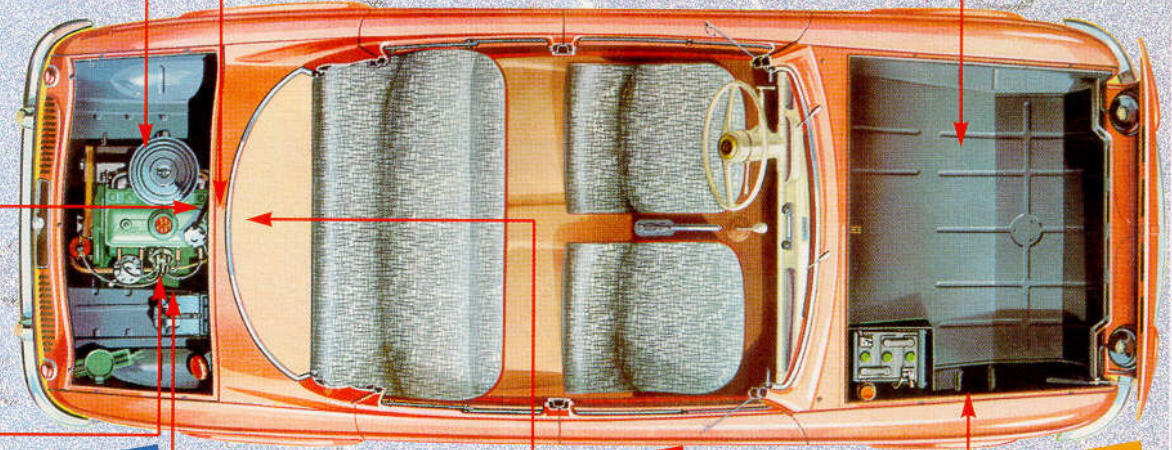
Graisser modérément les roulements de roues AR.



Pour graisser la crémaillère de direction, il est nécessaire de déposer la roue de secours.



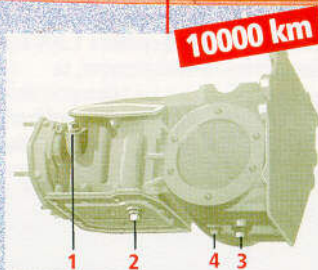
Dévisser le bouchon, le remplacer par un graisseur et graisser modérément la pompe à eau.



A l'aide d'une burette, déposer deux à trois gouttes d'huile moteur sur les feutres de l'allumeur (sous le rotor et sous le lécheur de came).



Vidange moteur. Utiliser une huile multigrade 15W40 (moteur refait) ou 20W50 (moteur à fort kilométrage). Une huile de marque et de très haute qualité (Yacco, Motul, Castrol, Shell X-100,...).



Vidange boîte-pont. Utiliser une huile spéciale transmission de très haute qualité 80W90 (type Castrol EPX ou Elf Transmission).  
1. Remplissage - 2 et 3. Vidange - 4. Niveau



Remplir les bouchons de roue AV aux 3/4 de graisse.



Graisser les biellettes de direction et les pivots.