

MANUEL D'ENTRETIEN

VENEZIA

PUBLIE PAR
LE DEPARTMENT DE SERVICE ROOTES
COVENTRY . ANGLETERRE

EXPORTATEURS MONDIAUX
ROOTES LIMITED
PICCADILLY LONDRES ANGLETERRE

AVANT-PROPOS

Ce manuel d'entretien n'est pas un guide professionnel de réparation, mais il a été rédigé pour donner à l'usager les informations utiles pour la bonne marche et l'entretien de cette voiture. Il est recommandé de l'étudier avec soin.

Si une réparation pour laquelle aucune instruction n'a été donnée dans ce manuel s'avère nécessaire, il est particulièrement recommandé de se mettre en rapport avec le concessionnaire, si possible avec celui qui a vendu la voiture.

Les Concessionnaires et Agents assurent la liaison entre l'usager et l'usine. Ils sont constamment tenus au courant des derniers développements techniques et méthodes de réparation, et de ce fait sont qualifiés pour offrir les meilleures facilités de service, ainsi que tous conseils ou renseignements utiles.

INSPECTION DE LA VOITURE AVANT LIVRAISON

L'inspection avant livraison est effectuée par le Concessionnaire ou Agent qui fournit la voiture, afin de garantir qu'elle soit livrée à son propriétaire en parfait état. Toutefois le rendement et l'économie d'utilisation de la voiture dépendront de sa conduite et de l'entretien dont elle aura été l'objet.

INSPECTION GRATUITE DE SERVICE

Ne manquez pas de prendre avantage de cette inspection gratuite de service, mise à votre disposition pour votre voiture (dans certains pays les kilométrages à effectuer pour ce service diffèrent avec les usages locaux). Le constructeur attache une telle importance à ce service que, dans l'intérêt des usagers, il a mis tout Concessionnaire ou Agent responsable pour la vente de la voiture dans l'obligation d'effectuer ce service gratuitement (à l'exception des pièces de rechange) sous réserve que la voiture lui soit présentée à cet effet.

ENTRETIEN ET GRAISSAGE

Un entretien et graissage réguliers sont essentiels pour la longévité et un rendement soutenu de la voiture.

Nota important

Les usagers doivent apprécier que les termes de la garantie seront sérieusement affectés si les travaux d'entretien indiqués sur le tableau de graissage et d'entretien, ou sur les bons de service, ne sont pas rigoureusement exécutés.

Le talon du bon de service devra être daté et estampillé par l'Agent ayant effectué le service et conservé pour référence.

Ces bons, contenant une liste toute prête de travaux à effectuer à chaque période de service, représentent un système commode et facile à suivre pour les usagers, propriétaires de flottes et Agents.

TABLEAU DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

En plus des bons de service, le tableau de graissage et d'entretien à la fin de ce manuel contient la liste des lubrifiants recommandés et les kilométrages auxquels les travaux d'entretien doivent être effectués, ainsi que des illustrations montrant la position des parties du véhicule exigeant un entretien périodique. Tout entretien ou graissage qui ne peut être effectué facilement par l'usager, devrait être confié à un Agent Rootes agréé.

VOTRE AGENT

Chaque fois qu'il est possible, il est recommandé aux usagers de confier l'entretien de leur voiture à leur agent. Ceci est particulièrement important dans le cas d'un travail couvert par la garantie qui devrait toujours être effectué par un agent agréé, de préférence par l'agent ayant fourni la voiture.

Il est absolument nécessaire d'inclure dans toute correspondance le numéro du châssis en entier avec les lettres le précédant ou le suivant, ainsi que la référence à la correspondance antérieure.

IDENTIFICATION DU VEHICULE

Le numéro de châssis, avec les lettres le précédant et le suivant, se trouve sur une plaque fixée sur la plateforme du verrou du capot, et visible de l'intérieur du capot.

Le numéro du moteur se trouve sur le côté droit du bloc cylindres, immédiatement au-dessus de la pompe à essence.

Cette information peut être requise par les services de douane.

TABLE DE MATIERES

NOTA. La liste des Compagnies Concessionnaires Rootes couvrant le monde entier se trouve à la fin du Manuel

	Page		Page
Accélérateur	14	Graissage	21
Aérateur	13	Indicateurs de direction ..	9
Allumage (calage) ..	5, 24	Indicateur d'essence ..	11
Allumeur	39	Interrupteur d'éclairage du	
Amortisseurs	35	tableau	10
Avant-propos	2	Instruments	10
Avertisseur	10	Lampes témoin	10, 11
Batterie	38	Levier de vitesse	12
Boîte de vitesses	6, 30	Levier de vitesse (mécanisme)	32
Boîtier de direction ..	30	Mise en marche du moteur	19
Calage de l'allumage ..	5, 24	Moteur	5
Calage de la distribution ..	5	Moyeux (avant)	36
Capot		Numéro de châssis	
(ouverture et fermeture) ..	12	(emplacement)	3
Carburateur		Overdrive	30
(nettoyage et réglage) ..	26	Plafonnier	10
Carrosserie	40	Pneus	6, 35
Chauffage	43	Pompe à essence	28
Coffre à bagages	16	Pont arrière	32
Contacteur de démarreur ..	8	Précautions contre le gel ..	46
Contacteurs d'éclairage de		Réglage du jeu des soupapes	5, 23
route	8	Remisage de la voiture ..	49
Contenances	6	Renseignements généraux ..	5
Commandes	8, 12, 14	Rodage de la voiture ..	22
Commande Code	8	Roue de secours	16
Commande d'essuie-glace ..	8	Roues	18
Cric	17	Service gratuit	2
Dimensions	6	Service gratuit (détails) ..	47
Dynamo	36	Sièges	14
Embrayage	36	Starter	12, 20
Epurateur d'air	25	Suspension avant	6
Facilités de service	49	Système d'alimentation ..	25
Filtre à huile	29	Thermomètre d'eau	11
Frein à main	13		
Freins	14, 33		

Le tableau de graissage et d'entretien se trouve à la fin du livre

RENSEIGNEMENTS GENERAUX

MOTEUR

Cylindrée	1592 cm ³
Type	A soupapes en tête
Nombre de cylindres	4
Alésage nominal (suivant le classement)	81,5 mm (3-21 in.)
Course	76,2 mm (3 in.)
Ecartement des contacts de l'allumeur	0,38 mm (0-015 in.)
Type de bougie d'allumage	K.L.G. FE75
Ecartement des électrodes de bougies	0,63 mm (0-025 in.)
Taux de compression	9,1 à 1
Puissance effective maximum (brute) ..	94 CV à 5.800 T/mn.
Couple maximum	13,1 mkg. (95 lbs.ft.) à 3.500 T/mn.

Nota : Supercarburants doivent être utilisés pour le taux de compression de 9,1 à 1.

Pression d'huile (à chaud) à 80 km/h (50 m.p.h.) 3,8/4,5 kg/cm² (55/65 lb. per sq. in.) (moteur à l'état neuf)

CALAGE DE L'ALLUMAGE—STATIQUE (en plein retard)*

Tous taux de compression : 7°—9° (9—11,5 mm.) avant P.M.H.
La cote en mm. se mesure à la périphérie de la poulie sur le vilebrequin.
Sur les derniers modèles 6 repères supplémentaires espacés de 5° en 5° avant P.M.H. ont été ajoutés pour le réglage de l'allumage.
Ordre d'allumage 1-3-4-2

CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Ouverture de l'admission	29° avant P.M.H.
Fermeture de l'admission	63° après P.M.B.
Ouverture de l'échappement	61° avant P.M.B.
Fermeture de l'échappement	31° après P.M.H.

JEU DES SOUPAPES (moteur chaud)

Admission	0,31 mm (0-012 in.)
Echappement	0,36 mm (0-014 in.)

*Il se peut que ce calage nécessite une légère modification suivant la teneur en octane des essences disponibles.

BOITE DES VITESSES**Démultiplications finales** (prise directe, 3^{ème} et 2^{ème} synchronisées)

Prise directe (overdrive)	3,38 à 1
Prise directe (normale)	4,22 à 1
Troisième (overdrive)	4,71 à 1
Troisième (normale)	5,87 à 1
Seconde	9,03 à 1
Première	14,12 à 1
Marche AR.	17,89 à 1

SUSPENSION AVANT

Carrossage des roues avant*	$\frac{1}{2}^{\circ}$ (plus ou moins $\frac{1}{4}^{\circ}$) Postif
"Princement" des roues avant†	3 mm ($\frac{1}{8}$ in.)

*La voiture doit être chargée normalement pour la vérification du carrossage et du princement des roues.

†Mesuré à la périphérie ou sur le flanc des pneus

DIMENSIONS PRINCIPALES

Empattement	2m,565
Voie avant	1m,307
Voie arrière	1m,232
Longueur hors tout	4m,490
Hauteur hors tout (en charge)	1m,370
Largeur hors tout	1m,560

ENTRETIEN DES PNEUS**Dimensions**

6,00×13 Pirelli Sempiore "S"

Pressions

Avant et arrière (toutes conditions y compris les autoroutes rapides):
1,89 kg/cm² (27 lbs. per sq. in.)

CONTENANCES

Réservoir à essence	59 litres (13 gallons)
Moteur (Carter d'huile et filtre à huile)	4,5 litres (8 pts.)
Boîte de vitesses et overdrive (huile)	2,27 litres (4 pts.)
Pont arrière (huile)	1 litre (1 $\frac{1}{2}$ pts.)
Refroidissement (eau), avec chauffage	7 litres (12 $\frac{1}{2}$ pts.)
Accumulateurs (12 volts)	42 ampères heure
Fusible pour la soufflante de l'appareil de chauffage	1 de 10 ampères

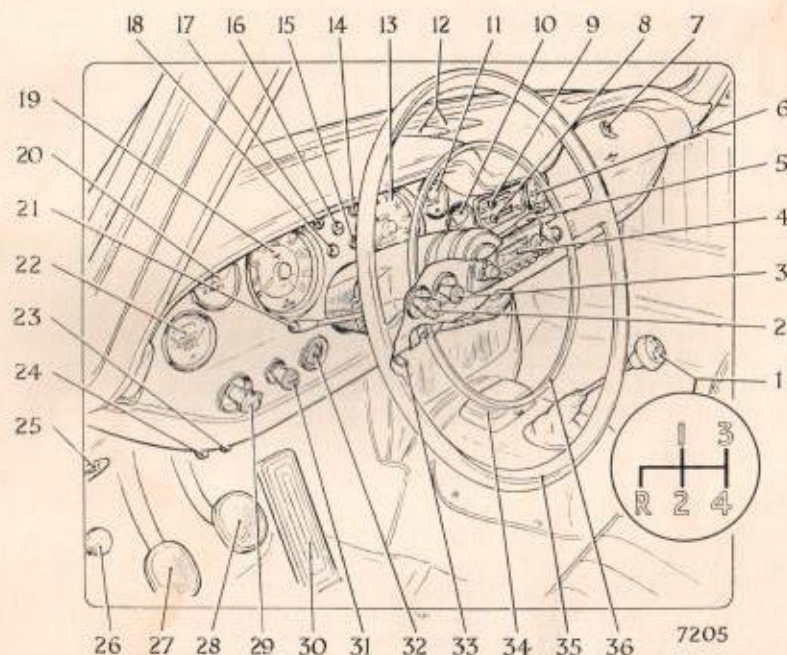


Tableau de bord et commandes. Modèles avec direction à gauche

- | | |
|---|--|
| 1. LEVIER DE VITESSE | 17. VOYANT D'ALLUMAGE |
| 2. COMMANDE D'ÉCLAIRAGE | 18. LAMPE TÉMOIN D'OVERDRIVE |
| 3. COMMANDE DE STARTER | 19. COMPTE-TOURS |
| 4. RADIO (SI INSTALLÉE) | 20. AMPÈREMÈTRE |
| 5. COMMANDE D'INDICATEURS DE DIRECTION ET D'APPELS DE PHARES | 21. COMMANDE D'OVERDRIVE |
| 6. MONTRÉ | 22. INDICATEUR DE NIVEAU D'ESSENCE |
| 7. SERRURE DE PORTE DE BOÎTE À GANTS. | 23. INTERRUPTEUR DE PLAFONNIER |
| 8. COMMANDE DE L'APPAREIL DE CHAUFFAGE (CHAUFFAGE ET VOITURE) | 24. COMMANDE D'ÉCLAIRAGE DU TABLEAU |
| 9. COMMANDE DE CHAUFFAGE (PARE-BRISE) | 25. DÉCLENCHEUR DE CAPOT |
| 10. MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE | 26. COMMANDE D'ÉCLAIRAGE CODE |
| 11. THERMOMÈTRE D'EAU | 27. PÉDALE D'EMBRAYAGE |
| 12. VOILETS DÉFLECTEURS D'AIR FRAIS VERS LE HAUT | 28. PÉDALE DE FREIN |
| 13. COMPTEUR KILOMÉTRIQUE | 29. COMMANDE D'ESSUIE-GLACE |
| 14. RÉPÉTITEUR DE PHARES | 30. PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR |
| 15. TÉMOIN DE NIVEAU D'ESSENCE | 31. COMMANDE DE LAVE-GLACE |
| 16. RÉPÉTITEUR DES INDICATEURS DE DIRECTION | 32. CONTACT D'ALLUMAGE DÉMARREUR |
| | 33. REMISE À ZÉRO DU COMPTEUR JOURNALIER |
| | 34. CENDRIER |
| | 35. VOLANT DE DIRECTION |
| | 36. CERCLO D'AVERTISSEUR |

PANNEAU DES INSTRUMENTS, COMMANDES ET ACCESSOIRES

La position des divers instruments, commutateurs et commandes est montrée clairement sur l'illustration. Les notes qui suivent sont données à titre d'information pour les usagers.

COMMUTATEURS

CONTACTEUR-DEMARREUR

Le clef étant insérée et tournée à droite met le contact d'allumage-tournée davantage contre le pression d'un ressort elle met le contact pour le démarreur. Dès que le moteur se met en route, relâcher la clef qui reviendra automatiquement à la position "contact d'allumage".

Si l'on désire écouter la radio lorsque le moteur est arrêté, tourner la clef de contact à fond vers la gauche.

COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE: PHARES ET FEUX DE POSITION

Tourner le commutateur vers la droite pour allumer les feux de position et lanternes arrière; tourner à fond vers la droite pour allumer les phares. Une lampe témoin sur le tableau s'éclaire lorsque les feux de position sont allumés.

INVERSEUR PHARES-CODES

Situé sur le plancher à proximité de la pédale d'embrayage. Appuyer pour éteindre les phares intérieurs et mettre les phares extérieurs en code.

Appuyer de nouveau pour remettre les phares en éclairage normal.

COMMANDE DE L'ESSUIE-GLACE

L'interrupteur de l'essuie-glace est à la position "Repos" lorsque la lettre P est à la verticale. Tourner dans le sens d'horloge pour actionner l'essuie-glace.

Tourner l'interrupteur d'un cran vers la droite pour la vitesse normale et d'un autre cran pour la haute vitesse.

L'essuie-glace ne fonctionnera que si le contact d'allumage est mis.

L'interrupteur étant ramené à la position "P", les balais reviennent automatiquement à leur position de repos.

INDICATEURS DE DIRECTION

Ceux-ci sont du type clignotant. La commande est située sur le côté de la colonne de direction. Les indicateurs sont du type à retour automatique et ne fonctionnent que lorsque le contact d'allumage est mis.

Un voyant (vert) situé sur le tableau s'illumine lorsque les clignotants fonctionnent.

La commande des indicateurs de direction comporte également la commande du dispositif d'appels de phares. Le levier étant soulevé vers le volant de direction, les quatre phares s'allumeront en éclairage normal et resteront allumés jusqu'à ce que le levier soit relâché, après quoi les phares s'éteindront.

Les appels de phares peuvent être effectués quelle que soit la position du levier, par exemple lorsque l'un ou l'autre des indicateurs de direction est utilisé. Le répétiteur de phares (bleu) s'allumera durant chaque période d'appel de phares.

COMMANDE D'OVERDRIVE

L'overdrive est commandé par un contacteur sur la colonne de direction actionné manuellement, et par un interrupteur dans le couvercle de la boîte des vitesses. L'interrupteur dans la boîte des vitesses est actionné automatiquement par la sélection de la prise directe ou de la 3ème vitesse; de cette façon l'overdrive ne peut être mis en prise que lorsque le levier de vitesse est dans ces positions.

Pour mettre en overdrive ou en marche normale lorsque le levier de vitesses est à la position de prise directe ou de troisième vitesse, déplacer le contacteur d'overdrive dans le sens approprié. Ce contacteur est du type à retour automatique, ce qui veut dire que lorsque l'overdrive ou la prise directe est sélectionnée, le contacteur reviendra à la position centrale.

Il n'est pas nécessaire de débrayer pour ces changements, qui doivent être effectués en appuyant sur la pédale d'accélérateur.

Il est généralement recommandé de passer par la prise directe normale avant de changer de troisième vitesse en seconde vitesse, afin d'éviter que la transmission ne soit soumise à de trop gros efforts par le passage direct de troisième overdrive en deuxième vitesse. Le changement de seconde en troisième devra toujours s'effectuer avec le contacteur de commande d'overdrive à la position de marche normale.

Ne jamais engager la marche arrière dans le cas, peu probable, où l'overdrive resterait enclenché.

Un voyant (blanc) sur le tableau, immédiatement au-dessus de la colonne de direction, s'allume lorsque l'overdrive est sélectionné.

COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE DU TABLEAU

Cette commande est située sur le rebord inférieur du tableau. Pousser pour mettre le contact, et vice-versa.

COMMANDE D'AVERTISSEUR

Les avertisseurs sont commandés par le cerclé sur le volant. Une pression sur un point quelconque du cerclé chromé actionnera les avertisseurs.

COMMANDE DU PLAFONNIER

Située sur le rebord inférieur du tableau, à côté de la commande d'éclairage du tableau. La lampe s'allume automatiquement à l'ouverture de l'une des portes avant, mais peut être allumée manuellement lorsque les portes sont fermées. Toutefois le plafonnier ne peut pas être éteint si les portes sont ouvertes.

VOYANTS DE SECURITE D'OUVERTURE DES PORTES

Ces voyants (rouges) sont situés dans la face intérieure des portes et s'éclairent à l'ouverture des portes.

INSTRUMENTS**VOYANT D'ALLUMAGE ET DE CHARGE**

Le voyant s'allume lorsque le contact est mis, et reste éclairé tant que le moteur tourne au ralenti. Dès que le moteur est accéléré, le voyant doit s'éteindre indiquant que la dynamo charge la batterie.

Si le voyant ne s'éteint pas lors de l'accélération ou s'il s'allume en cours de route, la cause devra en être recherchée immédiatement.

MANOMETRE DE PRESSION D'HUILE

Celui-ci doit normalement enregistrer une pression de 3,8/4,5 kg/cm² (55/65 lbs.sq.in.) à 80 km/h (50 m.p.h.) lorsque le moteur a atteint sa température normale de fonctionnement. Noter que le manomètre n'indique pas la quantité d'huile dans le carter.

Si le manomètre n'enregistre aucune pression, le moteur devra être arrêté immédiatement sous risque de sérieuses avaries; la cause de cette défaillance devra être recherchée et rectifiée avant de remettre le moteur en route.

COMPTEUR DE VITESSE

Le compteur de vitesse enregistre la vitesse horaire et comporte un totalisateur ainsi qu'un compteur journalier. Celui-ci est muni d'un contrôle flexible accessible d'en-dessous de tableau; pour remettre les chiffres du journalier à zéro pousser le bouton vers le haut, le tourner, puis le lâcher.

INDICATEUR DE NIVEAU D'ESSENCE

N'enregistre qu'après avoir mis le contact d'allumage. Par mesure de sécurité, un voyant (orange) sur le tableau s'allume dès que le niveau d'essence dans le réservoir descend en-dessous de 9 litres (2 gall.).

THERMOMETRE D'EAU

Une attente de quelques secondes est nécessaire après avoir mis le contact d'allumage pour permettre au thermomètre d'indiquer la température. La température normale de fonctionnement est située à la position médiane mais peut être plus élevée durant la période de réchauffage avant que le calorstat ne soit complètement ouvert.

REPETITEUR DE PHARES

Situé sur le panneau des instruments. Il s'allume lorsque les phares sont en position d'éclairage de route et s'éteint lorsqu'ils sont mis en code.

AMPEREMETRE

L'ampèremètre indique le taux de charge de la batterie par la dynamo. Noter que ce taux baisse au fur et à mesure que la batterie arrive à l'état de charge normale.

COMPTE-TOURS

Indique la vitesse de rotation du moteur en tours par minute (T/mn.).

Si la voiture est conduite aux vitesses correspondant à la gamme des régimes du moteur auxquels le couple maximum est développé, le meilleur équilibre entre performances et économie de consommation sera réalisé; toutefois, lorsque l'économie d'essence est la considération primordiale sans souci des performances, on obtiendra de meilleurs résultats à allures moins élevées.

MONTRE

Pour la mise à l'heure, tirer sur le petit bouton situé sur la monture de la montre, tourner les aiguilles à la position requise et relâcher le bouton.

Si la batterie a été débranchée pour une raison quelconque, la montre s'arrêtera et il sera nécessaire de la remettre en marche au moyen du bouton de mise à l'heure afin d'éviter d'endommager son mécanisme.

VERROU DE CAPOT

OUVERTURE ET FERMETURE DU CAPOT

Tirer sur la poignée de déclenchement du capot située sous le tableau de bord et soulever le capot. Libérer le support de son logement et engager son extrémité dans l'orifice de la patte prévue dans le panneau du capot.

Pour fermer le capot, dégager le support du capot et l'insérer à fond dans son logement. Abaisser le capot et appuyer à fond pour engager le dispositif d'immobilisation.

COMMANDES MANUELLES

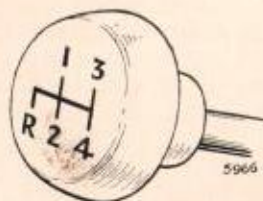
COMMANDE DE STARTER

Cette commande est située sur le panneau des instruments. Un mécanisme de verrouillage est incorporé permettant d'immobiliser la commande dans n'importe quelle position en la tournant légèrement à droite ou à gauche.

On trouvera les détails concernant son utilisation au chapitre "Mise en marche du moteur".

LEVIER DE VITESSES

Le levier de vitesses est situé au centre du plancher avant.



Levier de vitesses

EMPLOI DES VITESSES

Les vitesses avant sont synchronisés à l'exception de la 1ère vitesse. Afin d'assurer des changements silencieux, il est recommandé d'exercer une pression régulière sur le levier de vitesses, de façon à permettre au dispositif de synchronisation de fonctionner avec douceur.

Pour faciliter le passage des vitesses, il est également nécessaire de synchroniser autant que possible le régime du moteur avec la vitesse de route. Laisser le moteur ralentir pour passer à une vitesse supérieure, et au contraire l'accélérer pour passer à une vitesse inférieure.

Les rapports de la boîte de vitesses et du pont arrière ont été choisis afin d'obtenir la meilleure utilisation de la puissance du moteur dans tous les rapports, assurant une accélération progressive dans les intermédiaires et une vitesse de croisière élevée et sans effort sur les routes à grande circulation, alliée au maximum d'économie de consommation d'essence. Il est important par conséquent d'utiliser les intermédiaires et de démarrer la voiture en première vitesse.

FREIN A MAIN

Le levier est situé à la gauche du siège avant.

Pour desserrer le frein, tirer légèrement le levier vers le haut (comme pour mettre le frein), et appuyer en même temps avec le pouce sur le bouton de la poignée, puis relâcher le frein en poussant le levier vers le bas. Le frein à main est entièrement compensé et agit sur les roues arrière; son fonctionnement est totalement indépendant du système hydraulique du frein au pied.

AERATEURS

Les aérateurs sont situés en-dessous et aux extrémités du tableau de bord. Le réglage de la ventilation s'effectue en déplaçant les leviers suivant le volume d'air frais désiré.

L'air frais peut être dirigé vers le haut par le conducteur ou le passager suivant les besoins en soulevant les volets déflecteurs situés au centre de la garniture de sécurité du tableau de bord.

Cet aérateur est entièrement indépendant du système de chauffage.

ALLUME-CIGARE

Appuyer à fond sur l'allume-cigare. Lorsqu'il aura atteint la température correcte, il se relâchera automatiquement et pourra alors être sorti de son logement pour être utilisé.

COMMANDES AU PIED

PEDALE D'ACCELERATEUR

Appuyer toujours posément sur la pédale. Les mouvements brusques sont la cause d'augmentation de la consommation d'essence. Voir également le chapitre "Mise en marche du moteur".

PEDALE DE FREIN

Eviter les coups de freins violents. Utiliser les vitesses intermédiaires pour retenir la voiture dans les fortes descentes.

Après avoir traversé un gué, des flaques d'eau, ou avoir conduit pendant un certain temps sur routes inondées, il sera peut-être nécessaire d'assécher les freins, afin de leur rendre toute leur efficacité, en appuyant légèrement à plusieurs reprises sur la pédale de frein. Il est également recommandé de procéder de la même façon après ou au cours de longues randonnées par temps pluvieux sur les routes à grande circulation ou autoroutes, etc., lorsque les freins ne sont pas utilisés fréquemment.

PEDALE D'EMBRAYAGE

Appuyer délibérément et à fond afin d'éviter les grincements lors du passage des vitesses. **Ne pas laisser le pied reposer sur la pédale quand on ne se sert pas de l'embrayage.** Ne jamais débrayer dans les descentes afin d'éviter l'usure de l'embrayage et des avaries éventuelles de la transmission.

SIEGES

SIEGES AVANT

Chaque siège est réglable pour aisance des jambes en poussant de côté le levier de blocage situé à l'avant.

Le siège se déplacera facilement en avant ou en arrière. Toujours s'assurer que le levier de blocage est bien engagé dans son cran après le réglage.

L'inclinaison des sièges avant est réglable en tirant vers le haut le petit levier situé sur le côté du siège. L'autre petit levier verrouille le siège sur sa base et doit être libéré pour permettre au siège de pivoter vers l'avant afin de pouvoir accéder au siège arrière.

SIEGE ARRIERE

Le siège arrière n'est pas réglable.

CEINTURES DE SECURITE

Des attaches sont prévues dans la carrosserie pour l'installation de ceintures de sécurité. Pour tous détails s'adresser au Concessionnaire.

LAVE-GLACE

Pour actionner le lave-glace, il suffit de pousser plusieurs fois sur le bouton en le laissant revenir de lui-même. La quantité d'eau requise pour le lavage du pare-brise détermine le nombre de manoeuvres nécessaires.

Afin d'obtenir un fonctionnement efficace, il est important de n'utiliser que de **l'eau propre sans sédiment** dans la bouteille du lave-glace. L'emploi d'eau douce évitera la possibilité de dépôts calcaires dans les gicleurs et le mécanisme de la soupape, et de ce fait assurera le maximum de longévité.

Sortir la bouteille périodiquement et la rincer soigneusement.

Ne jamais ajouter de produits anti-gel, d'alcool ou de détergents à l'eau contenue dans la bouteille du lave-glace. Pour les usagers qui désirent employer un additif, le Rootes windscreen washer Additive (additif Rootes pour lave-glace) est disponible sous le No. de pièce 5220210.

LOGEMENT DES BAGAGES, ROUE DE SECOURS ET OUTILLAGE

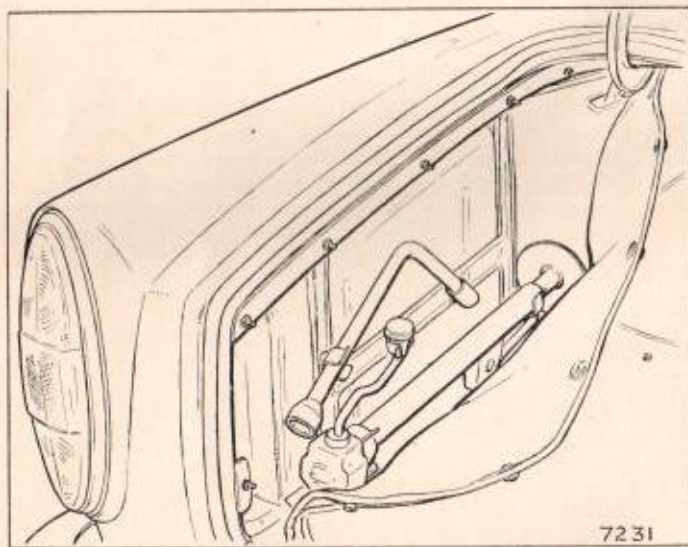
COFFRE A BAGAGES

FERMETURE DU COFFRE

Le coffre comporte une serrure à ressort, qui peut être verrouillée avant la fermeture du coffre.

Pour ouvrir le coffre, relever le masque de la serrure, insérer la clef et la tourner d'un quart de tour dans le sens d'horloge; pour verrouiller, tourner la clef d'un quart de tour dans le sens contraire d'horloge.

L'intérieur est éclairé par une lampe qui s'allume lorsque le couvercle du coffre est relevé.



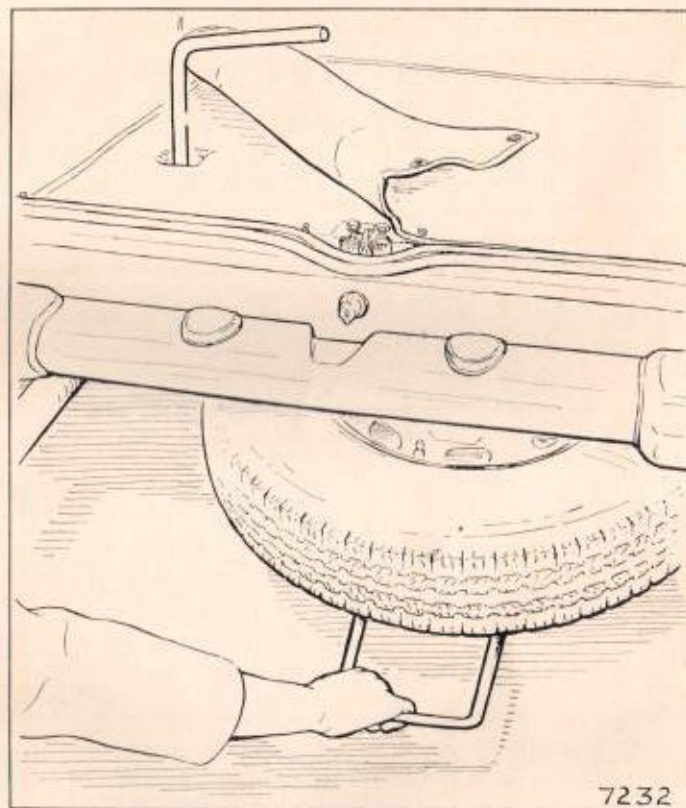
Vue du coffre à bagages montrant l'emplacement du cric et du vilebrequin de roue

ROUE DE SECOURS

La roue de secours est logée sur un plateau sous le plancher du coffre.

Pour libérer la roue, tourner le boulon, situé sur le côté gauche du coffre, dans le sens contraire d'horloge à l'aide du vilebrequin de roue.

Pousser la roue vers l'avant sur son plateau jusqu'à ce qu'elle soit centralisée, puis serrer le boulon.

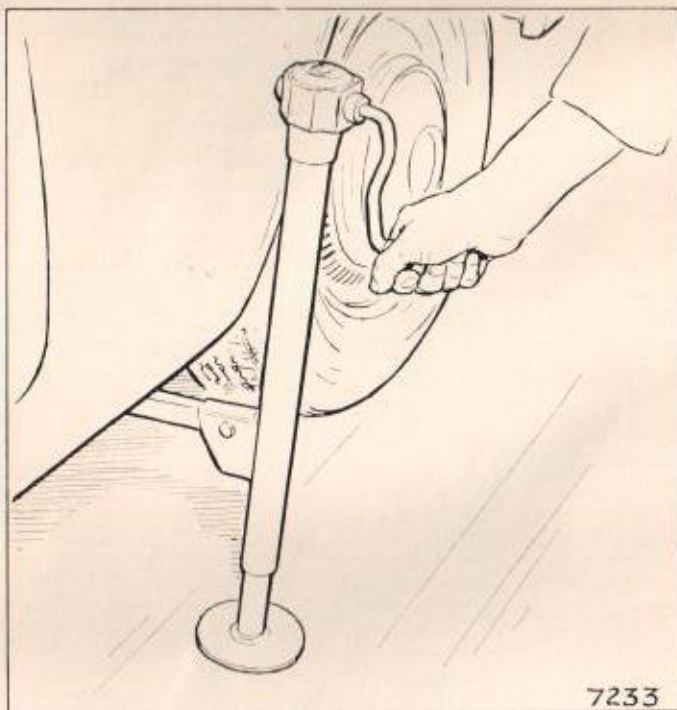


MISE SUR CRIC

Le cric se manoeuvre en tournant l'écrou hexagonal à sa partie supérieure au moyen du vilebrequin de roue.

Pour mettre la voiture sur cric, insérer l'extension du cric dans l'un des logements de section carrée prévus à l'avant et à l'arrière de la voiture.

Il est extrêmement important de s'assurer que l'extension du cric est rentrée à fond dans le logement avant de soulever la voiture, et de ne pas essayer de la soulever en plaçant le cric ailleurs que dans les logements prévus. Toujours soulever la voiture sur une surface ferme.



7233

Avant de mettre la voiture sur cric s'assurer que le frein à main est serré **A FOND**. Si la voiture est sur une pente et si l'une des roues arrière est soulevée, les **DEUX ROUES** avant devront être calées.

En aucune circonstance un travail quelconque ne devra être exécuté sous la voiture lorsqu'elle est sur cric, à moins qu'un support de châssis approprié ne soit utilisé pour la supporter.

ROUES

DEMONTAGE ET REMONTAGE

Enlever l'enjoliveur au centre de la roue en insérant la clé spéciale, fournie avec l'outillage, entre la roue et le bord extérieur de l'enjoliveur, et en exerçant une pression sur la clé tout en tenant l'enjoliveur de l'autre main.

Pour enlever les écrous de roues, employer le vilebrequin qui se trouve dans le coffre à bagages. Les écrous de toutes les roues sont au pas à droite. Tourner dans le sens contraire d'horloge pour les desserrer et vice-versa.

Débloquer les écrous avant de soulever la voiture.

Au remontage d'une roue, s'assurer que l'orifice pour le réglage du frein correspond avec celui du tambour de frein. S'assurer que les embases coniques des écrous font face à la roue.

S'assurer que les écrous de roues sont bloqués à fond et les vérifier périodiquement. Ceci ne devra être effectué qu'avec le poids de la voiture reposant sur la roue et **NON** sur le cric.

SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Le robinet de vidange du radiateur est situé en-dessous du réservoir inférieur, et accessible d'en-dessous de la voiture (voir le tableau de graissage et d'entretien).

Le tuyau de vidange du bloc-cylindres, situé sur le côté gauche, passe par le support avant du moteur et se termine par un robinet.

VIDANGE

Placer le levier de contrôle de l'appareil de chauffage sur la position de chaleur maximum.

Enlever le bouchon du radiateur.

Ouvrir les deux robinets simultanément en les tournant dans le sens contraire d'horloge.

REMPLEISSAGE

Fermer les deux robinets en les tournant dans le sens d'horloge.

Placer le levier de contrôle de l'appareil de chauffage sur la position de chaleur maximum.

Faire le plein du système de refroidissement.

Replacer le bouchon du radiateur.

Après le remplissage, s'assurer qu'il n'existe pas de poches d'air dans l'appareil de chauffage. Si nécessaire, desserrer le collier du raccord supérieur pour laisser sortir l'air, resserrer le collier et faire le plein du radiateur.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR A FROID

Placer le levier des vitesses au point mort et serrer le frein à main. Mettre le contact d'allumage et s'assurer que le voyant d'allumage s'éclaire.

Tirer à fond la commande du starter et actionner le démarreur **SANS APPUYER SUR LA PEDALE D'ACCELERATEUR**. Le moteur doit se mettre en marche immédiatement et continuer de tourner au ralenti accéléré. Si le moteur ne part pas, attendre que le moteur et le démarreur soient complètement arrêtés avant d'actionner le démarreur à nouveau. Une pause d'une seconde ou deux sera suffisante et éliminera tout risque d'endommager le mécanisme de lancement.

Lorsque le moteur commence à tourner irrégulièrement, repousser suffisamment la commande du starter pour que le moteur tourne régulièrement. Repousser la commande à fond dès que possible sans caler le moteur.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR PAR TEMPS D'EXTREME FROIDEUR (En-dessous de -10°C 14°F)

Avant la mise en route du moteur dans ces conditions, **POMPER TROIS FOIS LA PEDALE D'ACCELERATEUR**. Ensuite procéder comme indiqué pour la mise en marche du moteur à froid.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR ENCORE CHAUD

Appuyer légèrement sur la pédale d'accélérateur, mettre le contact d'allumage et actionner le démarreur. Normalement le moteur se met en marche immédiatement et tournera correctement au ralenti dès que l'accélérateur aura été relâché.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR A CHAUD

Ne jamais utiliser le starter lorsque le moteur est chaud.

Dans le cas de difficulté de mise en marche du moteur chaud, mettre le contact, appuyer à fond la pédale d'accélérateur et la tenir enfoncée, puis actionner le démarreur. Dès que le moteur démarre, enlever le pied de la pédale d'accélérateur afin d'éviter que le moteur ne s'emballe.

Ne pas pomper la pédale d'accélérateur, ce qui provoquerait une injection excessive d'essence par la pompe de reprise dans le collecteur d'admission.

Cette essence en se vaporisant produirait un mélange trop riche qui empêcherait la mise en marche du moteur.

LUBRIFICATION

GRAISSAGE REGULIER

Un graissage régulier est essentiel pour assurer la longévité et le rendement soutenu de la voiture, aussi est-il recommandé de se conformer strictement aux intervalles indiqués sur le tableau de graissage et d'entretien à la fin du Manuel. Il est extrêmement important de n'utiliser que les huiles recommandées indiquées sur le tableau de graissage afin d'éviter des avaries sérieuses.

HUILE DE MOTEUR

Normalement nous recommandons le changement d'huile tous les 10.00 km. (6.000 milles). Toutefois ce changement devrait être effectué plus fréquemment dans certains cas, tels que:

1. Utilisation habituelle comportant des arrêts fréquents.
2. Conduite par temps froid (5°C ., 41°F .).

Pour les longues randonnées rapides utiliser Shell X.100 Multigrade 20W/40 ou Shell X.100/40 si la qualité multigrade n'est pas disponible. Ceci est particulièrement important durant les fortes chaleurs.

CONSUMMATION D'HUILE

Le moteur équipant cette voiture comporte des segments d'étanchéité "coup de feu" chromés qui prolongent considérablement la longévité des parois de cylindres. L'expérience a montré que du fait de leur dureté, ces segments exigent un kilométrage important pour leur rodage. En conséquence, le moteur consommera légèrement plus d'huile au cours des premiers 8.000 km (5.000 milles) de sa vie. Il est important de noter que la consommation d'une certaine quantité d'huile par un moteur moderne à haut rendement est désirable, de manière à assurer le graissage efficace des hauts de cylindres et de réduire l'usure. Le moteur de cette voiture n'est pas conçu pour fonctionner sans une certaine consommation d'huile.

LUBRIFIANT POUR HAUTS DE CYLINDRES

Si un lubrifiant pour hauts de cylindres est utilisé, nous recommandons Shell Upper Cylinder Lubricant dans la proportion de 15cm^3 ($\frac{1}{2}$ once) pour 4,54 litres (1 gallon) d'essence.

ADDITIFS

Ne pas ajouter d'additifs susceptibles de modifier les caractéristiques des lubrifiants ci-dessus au détriment du rendement mécanique. En aucune circonstance n'ajouter d'additifs aux lubrifiants spécifiés pour la boîte de vitesses et l'overdrive.

RODAGE DE LA NOUVELLE VOITURE

Le rodage préliminaire et progressif d'une voiture neuve, et la méthode employée, sont de la plus grande importance pour sa longévité, douceur de fonctionnement, économie et absence d'incidents mécaniques durant son existence.

Le procédé de rodage s'applique non seulement au moteur, mais également à la boîte de vitesses, au pont arrière et en fait à l'ensemble du châssis. Cette opération devrait se continuer progressivement pendant les premiers 1.600 km. (1.000 milles) couverts par la voiture.

Le plus important est de se rappeler de ne jamais surmener le moteur, surtout lorsqu'il tourne lentement, et de ne pas essayer de le faire tirer sur côtes ou d'accélérer à fond en prise directe alors que la vitesse de la voiture est peu élevée. Se servir chaque fois de la boîte de vitesses afin d'éviter de fatiguer le moteur.

Il est également important de ne pas accélérer excessivement le moteur durant cette période et de ne jamais l'emballer à vide. L'adhésion aux instructions qui suivent concernant la vitesse maximum en prise directe et l'observation exacte des vitesses maximum dans les prises indirectes: 3ème, 2ème et 1ère, correspondant au régime du moteur en prise directe, sont d'égale importance.

La vitesse de 56 à 64 km/h (35 à 40 m.p.h.) devrait être regardée comme le maximum pendant les premiers 800 km. (500 milles).

Il est recommandé de ne pas engager l'overdrive en-dessous de 56 km/h. (35 m.p.h.), et la vitesse de 72 km/h. (45 m.p.h.) au maximum ne devra pas être dépassée dans ce rapport.

Les vitesses de route dans les prises indirectes: 3ème, 2ème et 1ère, équivalant au nombre de tours/minute du moteur à 56 km. à l'heure (35 m.p.h.) en prise directe sont les suivantes:—

40 km/h (25 m.p.h.) en 3ème

24 km/h (15 m.p.h.) en 2ème

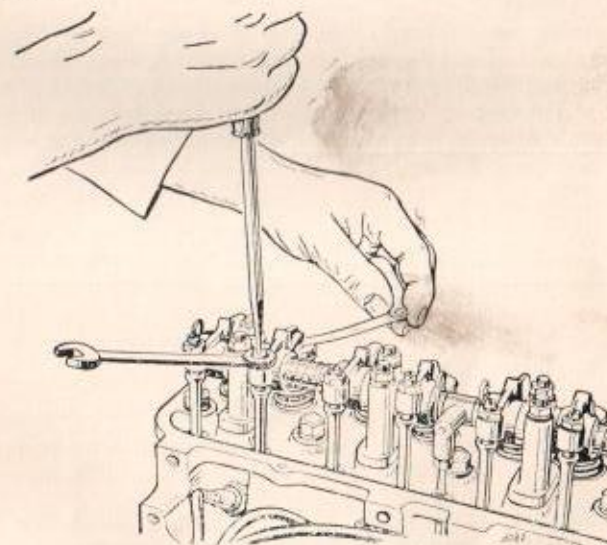
16 km/h (10 m.p.h.) en 1ère.

REGLAGE DES SOUPAPES

Afin de pouvoir procéder au réglage du jeu des soupapes, il est nécessaire que le moteur ait atteint sa température normale de fonctionnement.

(a) Déposer le cache-culbuteurs fixé en position par quatre écrous.

Tourner alors le moteur jusqu'à ce que la soupape dont le jeu est à vérifier soit complètement levée, puis faire faire au moteur un tour entier pour s'assurer que le poussoir se trouve abaissé sur le dos de la came.



Réglage du jeu des soupapes

Insérer un calibre de la correcte épaisseur entre la queue de soupape et le culbuteur. Pour effectuer le réglage, desserrer le contre-écrou situé sur le culbuteur et tourner la vis de réglage avec un tournevis jusqu'à ce que le jeu correct soit obtenu. A ce moment le calibre devrait offrir une légère résistance au mouvement de va et vient.

Serrer le contre-écrou et vérifier à nouveau le jeu. Régler chaque soupape par le même procédé et remettre en place le cache-culbuteurs en s'assurant que le joint est positionné correctement et qu'il n'est pas endommagé.

Jeu des soupapes	..	..	..	(Moteur chaud)
Soupape d'admission	..	..	0,03 mm.	(0-012 in.)
Soupape d'échappement	..	..	0,35 mm.	(0-014 in.)

CALAGE DE L'ALLUMAGE

On remarque parfois que la nervosité du moteur varie avec différentes essences de même qualité. Pour cette raison un dispositif de réglage d'une extrême précision appelé vernier est incorporé dans l'allumeur et comporte des flèches indiquant le sens de rotation du bouton moleté de réglage pour mettre de l'avance ou du retard.

Le calage correct de l'allumage est de 7° à 9° avant le point mort haut, et la méthode de vérification pour les usagers à qui cette information pourrait être, utile, est la suivante:—

1. Tourner le moteur jusqu'à ce que le repère sur la poulie du vilebrequin soit exactement en face de l'index sur le carter de distribution, indiquant que les pistons des cylindres 1 et 4 sont au P.M.H. Sur les derniers modèles, 6 repères additionnels, espacés de 5° en 5° avant le P.M.H., ont été ajoutés sur la poulie du vilebrequin. Le repère du P.M.H. est le dernier à arriver en face de l'index sur le carter de distribution lorsque le moteur est tourné dans son sens de marche. Les autres repères sont espacés à intervalles de 5° avant le P.M.H. De ce fait L'AVANT DERNIER REPERE se trouve à 5° avant le P.M.H. et le PREMIER REPERE à 30° avant le P.M.H.
2. Tourner le bouton de réglage du vernier jusqu'à ce qu'une division seulement soit visible.
3. Desserrer la vis du dispositif de fixation de l'allumeur et tourner celui-ci dans le sens contraire d'horloge jusqu'à ce que le corps du correcteur à dépression touche le bloc de cylindres.
4. Brancher une ampoule de 12 volts entre la borne de basse tension de l'allumeur et une bonne prise de masse.
5. Mettre le contact d'allumage, enlever le couvercle de l'allumeur et, tout en maintenant une légère pression dans le sens d'horloge sur le balai rotatif, tourner le corps de l'allumeur jusqu'au moment précis où la lampe s'allume, indiquant que les contacts platinés commencent à s'écarter. A ce point, serrer la vis de fixation de l'allumeur.
6. L'allumage est maintenant calé au P.M.H. du cylindre No. 1 ou 4. Vérifier à nouveau en faisant faire un tour au moteur jusqu'à ce que le repère sur la poulie et l'index sur le carter de distribution soient en ligne; l'ampoule devrait s'allumer précisément à ce moment.

**Si nécessaire, de légères modifications peuvent être apportées à ce réglage au moyen du vernier pour améliorer le rendement du moteur.*

ALIMENTATION D'ESSENCE

EPURATEUR D'AIR

Les intervalles auxquels l'élément filtrant de l'épurateur d'air et silencieux conjugués doit être remplacé dépendent des conditions d'utilisation de la voiture.

Si la voiture circule en ville ou sur les routes où l'atmosphère est relativement exempte de poussières, ce remplacement devra être effectué tous les 20.000 km. (12.000 milles).

Il est également recommandé de dépoussiérer l'élément filtrant en le secouant et de nettoyer le boîtier de l'épurateur tous les 5.000 km. (3.000 milles).

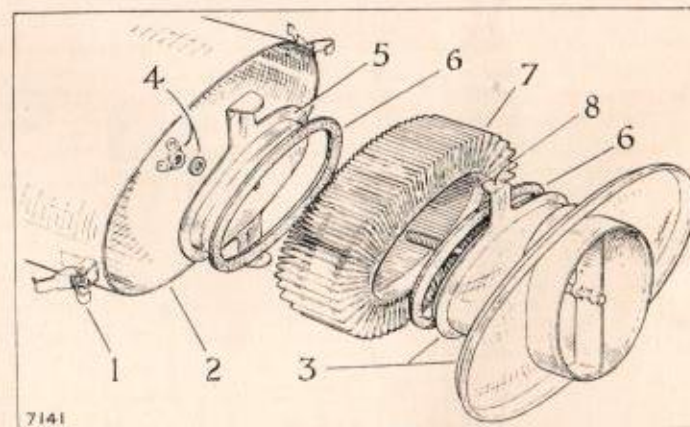
Cet entretien devra être effectué plus fréquemment si la voiture circule sur des routes mauvaises et poussiéreuses ou si l'atmosphère ambiante est brumeuse ou enfumée.

Dépose et repose du filtre à air

Desserrer le collier du côté carburateur du raccord souple entre le carburateur et le filtre à air.

Enlever les deux boulons de fixation du collier du filtre à air sur son support. Dégager le filtre à air du raccord souple.

Relâcher les agrafes de fixation (1) et enlever le couvercle (3) du filtre avec l'élément filtrant.



Vue éclatée du filtre à air

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. AGRAFE DE FIXATION | 5. PLAQUE DE SUPPORT |
| 2. CORPS DU FILTRE A AIR | 6. JOINT ANNULAIRE |
| 3. COUVERCLE DU SILENCIEUX | 7. ELEMENT FILTRANT |
| 4. ECROU A OREILLES ET RONDELLE | 8. PLAQUE DE FIXATION DE L'ELEMENT FILTRANT |

Enlever l'écrou à oreilles (4) et la rondelle. Sortir l'élément filtrant (7), sa plaque de support (5) puis enlever les deux joints annulaires (6) utilisés pour assurer l'étanchéité de chaque côté de l'élément.

Avant de procéder au remontage de l'ensemble couvercle/élément, il sera nécessaire de chasser toutes les poussières hors de la cuve (2) du filtre à air avec de l'air comprimé et d'essuyer soigneusement l'intérieur avec un chiffon propre.

Placer l'un des joints annulaires (6) sur le couvercle (3) et l'autre sur la plaque de support (5) de l'élément filtrant. Placer l'élément (7) sur le couvercle (3) puis la plaque de support (5) et fixer l'ensemble au moyen de l'écrou à ailettes.

Replacer l'ensemble couvercle/élément en ayant soin de ne pas accrocher au passage les pattes (8) de positionnement sur le bords du corps du filtre (2). Rabattre les agrafes de fixation (1).

NOTA—Il est important que l'élément filtrant soit sec. **NE PAS LE HUILER.**

CARBURATEUR

NETTOYAGE

La conception du carburateur permet la dépose des deux gicleurs principaux avec leurs supports, ainsi que du gicleur pilote et du gicleur de ralenti, de l'extérieur du corps du carburateur pour leur nettoyage. Le gicleur (3) est le gicleur de ralenti, le gicleur (2) étant un gicleur pilote.

L'illustration montre la position des supports des gicleurs principaux (1 et 4) et des gicleurs pilote et de ralenti (2 et 3). Lors de la dépose des supports des gicleurs principaux, la plus grande partie de l'essence dans la cuve à niveau constant sera libérée entraînant avec elle tout dépôt de sédiment qui pourrait exister dans la cuve à niveau constant. Les gicleurs principaux sont facilement sortis de leurs supports à l'aide d'un tournevis pour leur nettoyage.

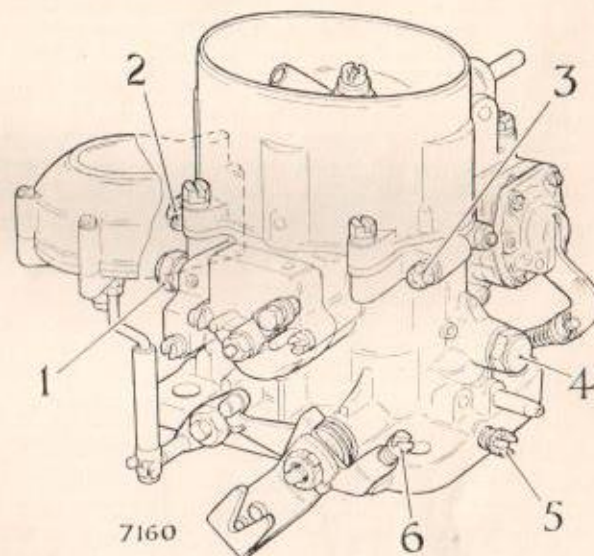
Les gicleurs doivent être nettoyés à l'essence et en soufflant dans leurs orifices. Il est extrêmement important de ne jamais utiliser un fil métallique quelconque qui pourrait modifier l'alésage des gicleurs.

REGLAGES

Le seul réglage parfois nécessaire est celui du ralenti; procéder comme suit:

1. Mettre le moteur en route et attendre qu'il ait atteint sa température normale de fonctionnement.
2. Régler la vis de butée (6) du papillon pour que le moteur tourne à environ 850 T/mn.

3. Tourner la vis de richesse (5) du ralenti autant que possible dans le sens contraire d'horloge pour que le moteur tourne régulièrement, mais sans tendance à 'galoper'.
4. Si nécessaire régler à nouveau le régime du moteur en agissant sur la vis de butée (6) du papillon.



Carburateur SOLEX 32 PAIA

1. SUPPORT DE GICLEUR PRINCIPAL (secondaire)
2. GICLEUR PILOTE
3. GICLEUR DE RALENTI
4. SUPPORT DE GICLEUR PRINCIPAL (primaire)
5. VIS DE RICHESSE DU RALENTI
6. VIS DE REGLAGE DU REGIME DU RALENTI

Quand ce réglage est terminé, le moteur doit tourner régulièrement à 850 T/mn. Toutefois, si nécessaire, agir à nouveau sur la vis de richesse (5) afin que le moteur tourne régulièrement au régime prescrit avec un mélange de ralenti aussi riche que possible.

TUYAU DE DRAINAGE DU COLLECTEUR D'ADMISSION—(si installé) NETTOYAGE

Il est important que le tuyau de drainage ne soit pas obstrué. Son encrassement par la calamine ou le goudron provoquera une certaine accumulation d'essence dans le collecteur qui rendra les départs difficiles.

Enlever le tuyau de drainage du collecteur en desserrant le raccord de fixation en laiton, et nettoyer le perçage dans le collecteur avec un fil métallique.

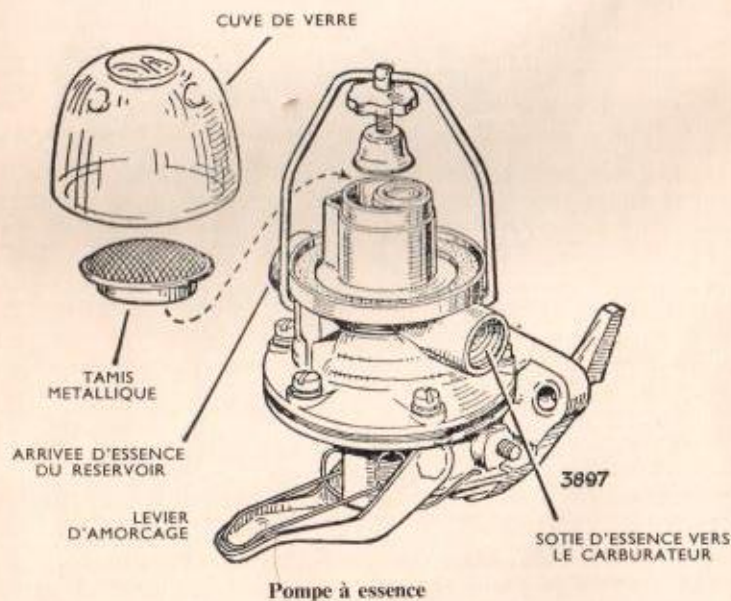
Nettoyer le petit trou à l'extrémité inférieure du tuyau en y passant un mince fil métallique.

Vérifier que le tuyau soit entièrement débouché et le rincer à l'essence. Au remontage, serrer à fond le raccord contre l'olive pour assurer l'étanchéité de la partie supérieure du tuyau.

POMPE A ESSENCE

NETTOYAGE

Le nettoyage du filtre à essence métallique, exposé après avoir enlevé la cuve en verre, est le seul entretien exigé par la pompe à essence. La cuve s'enlève après avoir dévissé la vis de serrage de l'étrier de fixation, et en déplaçant celui-ci sur le côté. Sortir avec précaution le tamis métallique hors de son logement et le nettoyer avec de l'essence propre. Le replacer avec soin en s'assurant qu'il est rentré à fond dans son logement.



S'assurer, avant le remontage de la cuve, que le joint de liège sur le corps de la pompe est en bon état et qu'il repose franchement sur son siège.

La vis de fixation de la cuve doit être serrée fortement pour assurer l'étanchéité du joint, toutefois il faut éviter un serrage excessif qui pourrait entraîner la détérioration rapide du joint de liège.

LEVIER D'AMORCAGE

Dans le cas où la cuve de la pompe ou celle du carburateur seraient vides, quelques mouvements du levier d'amorçage seront suffisants pour remplir la cuve du carburateur et faciliter la mise en marche du moteur sans abuser du démarreur et fatiguer la batterie.

S'il se trouve que le levier d'amorçage n'actionne pas la pompe, tourner le moteur au démarreur afin que le levier soit dégagé de l'excentrique sur l'arbre à cames.

DEFICIENCE D'ESSENCE AU CARBURATEUR

Si la pompe ne débite pas d'essence au carburateur, vérifier:

1. Que le robinet d'essence est ouvert.
2. Qu'il y a de l'essence dans le réservoir et que les raccords de la tuyauterie de la pompe au réservoir sont bien serrés.
3. Que le filtre de la pompe est propre et le joint de liège sous la cuve en bon état.

Si après un service prolongé, la pompe cesse de fonctionner régulièrement, ne pas essayer de la démonter ni de la réparer. S'adresser aux Services du Concessionnaire car ces pompes sont d'une fabrication spécialisée, et leur réparation ainsi que leur révision ne sont pas généralement du domaine de l'utilisateur.

ROBINET D'ESSENCE (si installé)

Le robinet d'essence est situé à côté de la pompe à essence et prévu normalement pour permettre la dépose de la pompe. Il peut être utilisé également pour la protection de la voiture contre le vol en fermant l'arrivée d'essence.

Tirer la clef vers le haut pour ouvrir le robinet puis la tourner dans le sens contraire d'horloge pour l'immobiliser en position ouverte. Tourner la clef dans le sens d'horloge et la pousser vers le bas pour le fermer.

Le robinet doit être fermé pour désaccoupler de la pompe le tuyau d'essence et éviter la perte du contenu du réservoir.

FILTRE A HUILE

Le filtre à huile interchangeable, type 'throw away' qui équipe ces voitures doit être remplacé tous les 10.000 km. (6.000 milles).

La dépose du filtre s'effectue simplement en le dévissant (sens inverse d'horloge) de son socle sur le moteur.

Avant la pose du nouveau filtre, enduire d'huile de moteur propre le plan du joint à la base du filtre, ainsi que la rondelle joint, puis visser le filtre en position (sens d'horloge) jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec le plan de joint du socle. VISSER ALORS LE FILTRE D'UN TIERS DE TOUR SEULEMENT A LA MAIN.

REGULATEUR DE VENTILATION DU CARTER

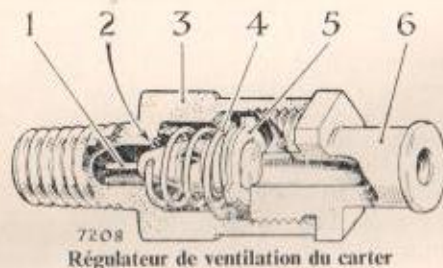
Il est recommandé de déposer et nettoyer tous les 10.000 km. (6.000 milles) le régulateur de ventilation du carter situé à l'extrémité arrière du collecteur d'admission.

Dépose, nettoyage et repose

Désaccoupler le tuyau flexible reliant l'orifice d'admission (6) du corps du régulateur (3) au tube de remplissage d'huile et désaccoupler du collecteur d'admission l'ensemble du régulateur.

Déposer le régulateur et nettoyer toutes les pièces à l'essence. Dans le cas où certaines pièces seraient endommagées ou usées, et tout particulièrement le ressort, il sera nécessaire de les remplacer.

Lors du remontage, s'assurer que le ressort (4) est replacé correctement en position et que la soupape est alignée correctement dans le corps du régulateur.



- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. SOUPAPE CONIQUE | 4. RESSORT |
| 2. SIEGE DE SOUPAPE | 5. SOUPAPE |
| 3. CORPS DU REGULATEUR | 6. ORIFICE D'ADMISSION |

CREPINE DU RENIFLARD

La crépine du reniflard situé sur le cache-culbuteurs doit être déposée (en la dévissant) et nettoyée à l'essence tous les 10.000 km. (6.000 milles). Après nettoyage, la laisser sécher avant sa remise en place.

Dans les pays où les routes sont mauvaises ou poussiéreuses, cet entretien devra être effectué plus fréquemment.

BOITIER DE DIRECTION

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE

Le niveau correct est situé au bas de l'orifice du bouchon de remplissage. L'appoint, si nécessaire, ne devra être fait qu'avec le lubrifiant recommandé. (Voir le Tableau de graissage et d'entretien).

Toujours s'assurer que le bouchon de remplissage est serré en position.

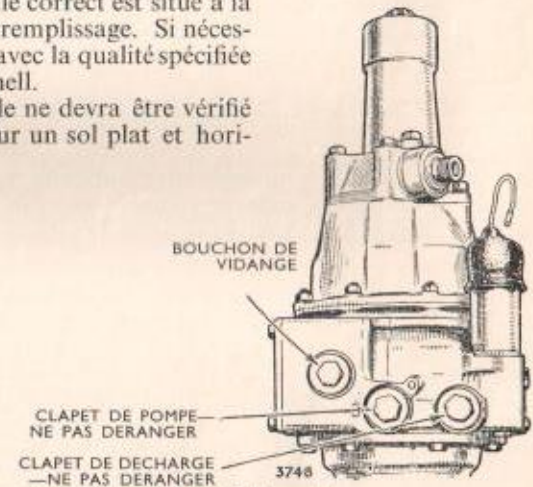
BOITE DE VITESSES ET OVERDRIVE

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE. VIDANGE ET REMPLISSAGE

Le bouchon de remplissage/jauge de niveau est situé sur le côté droit de la boîte de vitesses et accessible par un orifice dans la section surélevée du plancher avant dont l'étanchéité est assurée par un couvercle.

Le niveau d'huile correct est situé à la base de l'orifice de remplissage. Si nécessaire, faire l'appoint avec la qualité spécifiée d'huile de moteur Shell.

Le niveau d'huile ne devra être vérifié qu'avec la voiture sur un sol plat et horizontal.



Bouchon de vidange du carter de l'overdrive

La vidange de la boîte de vitesses et de l'overdrive doit être faite lorsque l'huile est chaude. Avant de procéder à la vidange, mettre le contact d'allumage, puis le levier de vitesse en prise directe, et actionner le levier du contacteur de commande d'overdrive 10 ou 12 fois afin de vider entièrement le système hydraulique de l'overdrive. Avant la vidange, nettoyer les alentours des bouchons de vidange de la boîte de vitesses et de l'overdrive. La position de ces bouchons est indiquée sur le Tableau de graissage et d'entretien.

Refaire le plein avec la qualité correcte d'huile.

REGLAGE DES COMMANDES DE L'OVERDRIVE

Le fonctionnement des commandes se vérifie au moyen de l'orifice dans le levier du solénoïde, lequel se trouve sur le côté droit de l'overdrive, et accessible d'en-dessous de la voiture après en avoir enlevé le couvercle. Les commandes fonctionnent correctement si une tige de 4,5 mm. ($\frac{3}{16}$ ") peut passer dans l'orifice du levier du solénoïde et être insérée dans l'orifice du carter, après avoir mis le contact d'allumage, engagé la prise directe et mis l'interrupteur de commande sur la colonne de direction à la position d'overdrive.

Si le solénoïde fonctionne, mais ne déplace pas suffisamment le levier pour permettre d'insérer la tige, le plongeur du solénoïde devra être réglé.

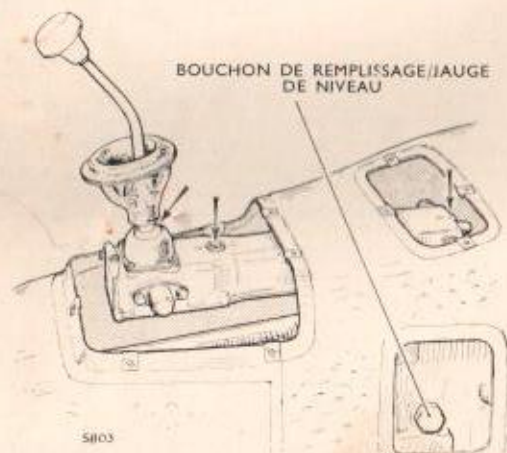
Ce réglage s'effectue en tournant l'écrou de sécurité de la tige du plongeur dans un sens ou dans l'autre, le plongeur étant poussé à fond dans le solénoïde. La fourchette du levier du solénoïde doit juste toucher l'écrou lorsque la tige de 4,5 mm. ($\frac{3}{16}$ ") est insérée en position.

S'assurer qu'avec l'interrupteur à la position overdrive la tige de réglage peut être insérée et que le courant d'alimentation du solénoïde ne dépasse pas 2 ampères.

MECANISME DE COMMANDE DES VITESSES

GRAISSAGE

Les points de graissage sont indiqués par les flèches. Pour accéder à ces points, enlever d'abord les tapis puis les couvercles avant et arrière du tunnel de la boîte de vitesses.



Points de graissage du changement de vitesses au plancher

PONT ARRIERE

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE—VIDANGE ET REMPLISSAGE

Le bouchon indicateur de niveau se trouve à la droite du carter du différentiel, le niveau normal étant déterminé par le bas du filetage de l'orifice de remplissage.

Il est préférable de faire la vidange au retour d'un trajet lorsque l'huile est chaude et coule plus facilement. Laisser l'huile s'écouler complètement et refaire le plein avec le lubrifiant spécifié.

FREINS

Le système de freinage à commande hydraulique comporte des freins avant à disque et des freins arrière à tambour. La pression sur la pédale de frein est transmise par le liquide, du maître-cylindre aux cylindres de roues, actionnant les pistons qui commandent les segments de freins. Le servo à dépression est incorporé dans le système pour réduire l'effort sur la pédale.

Le frein à main mécanique est commandé par câbles et une timonerie, incorporant un palonnier monté sur le carter du pont arrière, agissant sur les freins arrière par l'intermédiaire de leviers montés sur les plateaux de freins. Le frein à main est par conséquent complètement indépendant du système hydraulique.

VERIFICATION DU NIVEAU DU LIQUIDE DANS LE RESERVOIR DU MAITRE-CYLINDRE

Le liquide est contenu dans un réservoir situé sur la face avant du tablier (sous le capot) (voir Tableau de graissage et d'entretien à la fin de ce livre).

Vérifier périodiquement le niveau du liquide et faire l'appoint si nécessaire pour que le niveau arrive à 12 mm. ($\frac{1}{2}$ ") du haut du réservoir. Ne pas remplir complètement. L'appoint du liquide ne devrait se faire qu'à longs intervalles, une baisse rapide du niveau sera l'indication certaine d'une fuite qu'il faudra localiser et rectifier immédiatement.

S'assurer que l'évent du bouchon de remplissage du réservoir n'est pas bouché, car ceci pourrait empêcher le rappel des segments de frein.

REGLAGE DES FREINS

Les freins étant correctement réglés, la pédale doit avoir 6 mm. ($\frac{1}{4}$ in.) de mouvement libre avant d'actionner le piston du maître-cylindre. Lors de cette vérification s'assurer que le plancher ou le tapis ne gênent pas le mouvement de la pédale.

REGLAGE DES FREINS AVANT

Aucun réglage n'est prévu, ni nécessaire pour rattraper l'usure des garnitures des patins des freins avant, le jeu correct entre les patins et le disque étant maintenu automatiquement lorsque les freins sont actionnés.

REGLAGE DES FREINS ARRIERE

1. Placer des cales devant et derrière l'une des roues avant, pour empêcher tout mouvement de la voiture, et relâcher le frein à main.
2. Enlever l'enjoliveur d'une des roues arrière et soulever celle-ci jusqu'à ce qu'elle tourne librement.

3. Tourner la roue pour amener l'orifice de la roue et du tambour en face de la tête à fente du micro-régleur.
4. A l'aide d'un tournevis, tourner le micro-régleur dans le sens d'horloge jusqu'à ce que les segments de frein fassent contact avec leur tambour.
5. Appuyer à fond sur la pédale de frein pour centraliser le cylindre de roue et relâcher la pédale. Si la roue est toujours bloquée, tourner en arrière le micro-régleur d'un cran ou deux si nécessaire afin d'obtenir le jeu correct entre les segments et le tambour. Toutefois, si la roue tourne librement après le centrage, tourner le micro-régleur jusqu'à ce que les segments soient en contact avec le tambour et desserrer d'un cran.
6. Répéter les opérations décrites aux paragraphes 2 à 5 sur l'autre roue.

NOTA. Chacune des roues arrière ne comporte qu'un seul micro-régleur.

REGLAGE DU FREIN A MAIN

Normalement le frein à main est réglé automatiquement lors du réglage du frein au pied.

Dans le cas où la course morte du levier de frein serait toujours excessive après le réglage du frein au pied, effectué en accord avec les instructions précédentes, procéder comme suit:—

Tourner à fond et dans le sens d'horloge chacun des micro-régleurs des freins arrière de façon à ce que les roues arrière soient bloquées. Avec ces réglages toujours dans cette position, relâcher le levier de frein puis régler le long câble pour reprendre le jeu de la timonerie. Pour terminer, relâcher chaque micro-régleur d'un cran ou deux jusqu'au moment où les roues sont libres.

PURGE D'AIR DU SYSTEME HYDRAULIQUE

Purger le système, c'est-à-dire expulser l'air du système, ne rentre pas dans l'entretien courant et ne devient nécessaire qu'à la suite d'une démontage ou d'une fuite, ce qui aurait permis à l'air d'entrer dans les canalisations. Il est recommandé de confier ce travail à votre Agent Rootes.

RACCORDS DE CANALISATIONS HYDRAULIQUES

Il est d'une importance vitale qu'aucune fuite ne se produise dans les tuyauteries, raccords, durites, etc., et il est par conséquent essentiel que ceux-ci soient examinés périodiquement lors de la vérification ou du réglage des freins. S'il s'avère nécessaire de serrer des raccords, il est important de ne servir que de clés courtes de 10 à 12 cm. (4 à 5 in.) de longueur seulement, de façon à éviter d'endommager la surface des joints de raccords, etc., qui pourrait résulter d'un trop fort serrage. **IL EST RECOMMANDE DE CONFIER CE TRAVAIL A UN AGENT ROOTES.**

LORS DU CHANGEMENT DES ROUES

Au remontage, s'assurer que les orifices dans les roues pour le réglage des freins correspondent avec ceux des tambours de freins.

FILTRE A AIR DU SERVO DE FREIN

Déposer et nettoyer le filtre à air tous les 10.000 km. (6.000 milles) (voir le Tableau de graissage et d'entretien).

Pour déposer le filtre à air, enlever les cinq vis sur le pourtour du couvercle du filtre et retirer le petit coude en caoutchouc. Le filtre est situé dans la partie supérieure du couvercle.

Pour le nettoyage, laver le couvercle complet avec de l'alcool dénaturé et finir de le nettoyer à l'aide d'un jet d'air comprimé. *Ne jamais essayer de lubrifier ou de démonter le filtre.* Si le filtre doit être remplacé, il sera nécessaire de changer l'ensemble complet du couvercle.

PNEUMATIQUES

La Venezia est équipée de pneus Tubeless. Maintenir les pressions de gonflage (voir RENSEIGNEMENTS GENERAUX) en les vérifiant au moins une fois par semaine et en les rétablissant lorsque nécessaire. Il est important de procéder à ce gonflage lorsque les pneus sont froids avant de sortir la voiture, car les pressions enregistrées après un trajet ne seront pas correctes lorsque les pneus auront atteint leur température normale.

Les pneus perdent leur pression par la porosité des chambres, même s'il n'y a pas de fuites dues à une crevaison ou une valve fautive.

S'assurer que les valves soient munies de chapeaux et que ceux-ci sont bien serrés à la main. Le chapeau par lui-même assure un joint étanche, même si la valve cesse de fonctionner, en même temps qu'il empêche l'entrée des poussières, etc., dans le mécanisme de la valve.

EQUILIBRAGE DES ROUES

Noter que les pneus portent un ou plusieurs repères d'équilibrage colorés sur leurs flancs. Au remontage d'un pneu sur la roue, ce ou ces repères devront être alignés aussi près que possible de l'emplacement de la valve.

AMORTISSEURS

Les amortisseurs sont scellés d'origine et n'exigent aucun entretien, à l'exception d'une vérification périodique du serrage de leurs boulons de fixation.

EMBRAYAGE

RESERVOIR DU MAITRE-CYLINDRE

Le liquide est contenu dans le réservoir d'alimentation de la commande d'embrayage situé sur la face avant du tablier sous le capot. (Voir le Tableau de graissage et d'entretien à la fin de ce livre.)

Vérifier périodiquement le niveau du liquide et faire l'appoint si nécessaire pour le maintenir à 12 mm. ($\frac{1}{2}$ in.) du haut du réservoir. Ne pas remplir complètement. L'appoint de liquide ne devrait être nécessaire qu'à de longs intervalles, une baisse rapide du niveau indiquera certainement une fuite, qu'il sera nécessaire de localiser et de rectifier immédiatement. S'assurer que l'évent du bouchon de remplissage n'est pas bouché.

MOYEUR AVANT

GRAISSAGE

Les moyeux devront être démontés, nettoyés avec soin et remplis de graisse Shell Retinax "A".

Important. Au remontage du moyeu, il est essentiel que les roulements à rouleaux coniques soient ajustés correctement avec un jeu de 0,05 à 0,18 mm. (0-002/0-007 n.). Ce jeu représente le mouvement axial des roulements du moyeu et non le jeu diamétral ou radial.

Ne pas graisser plus fréquemment qu'il n'est recommandé. Graisser sans excès. Voir le sommaire sur le Tableau de graissage.

NOTA. Ne PAS remplir de graisse les chapeaux de roues.

DYNAMO

La dynamo est munie d'un régulateur de tension automatique. Cet appareil assure l'adaptation exacte de l'intensité du courant de charge à l'état de charge de la batterie et augmente automatiquement l'intensité de la charge pour compenser l'excédent de courant nécessaire pour l'alimentation de l'équipement électrique utilisé.

REGLAGE DE LA TENSION DE LA COURROIE

La tension de la courroie est correctement réglée lorsqu'on peut mesurer une flèche de 16 mm. ($\frac{5}{8}$ in.) sur le brin le plus long de la courroie.

Pour régler la tension, débloquer les écrous des boulons avant et arrière de la partie inférieure des flasques de la dynamo, le boulon d'articulation de la glissière et la vis coulissant dans la fente de la glissière. Faire pivoter la dynamo sur les deux boulons inférieurs jusqu'à ce que la tension correcte soit obtenue et rebloquer tous les boulons. Mettre le moteur en route pendant quelques instants, l'arrêter et vérifier à nouveau la tension de la courroie.

GRAISSAGE

Le graissage se fait par un orifice à l'extrémité arrière de la dynamo, dans lequel on injecte de l'huile de moteur. Cette huile est absorbée par une rondelle de feutre qui joue le rôle de réservoir.

BATTERIE

Avant la dépose de la batterie pour une raison quelconque s'assurer que le levier de changement de vitesses est au point mort.

La vérification de la batterie consiste principalement dans son inspection et un entretien périodique.

1. Veiller à ce que la batterie et ses alentours soient propres et secs.
2. Enlever les bouchons de remplissage et s'assurer que les trous des bouchons ne sont pas obstrués.
3. Vérifier le niveau du liquide dans les bacs et compléter lorsque nécessaire. Le niveau correct doit être immédiatement au-dessus des plaques de séparation. Ne pas remplir les bacs au-dessus du niveau indiqué ce qui pourrait provoquer un épanchement par les trous des bouchons, avec des effets nuisibles sur les connexions et sur les parties adjacentes de la voiture. L'emploi d'une pipette "Battery filler" est très pratique pour faire l'appoint nécessaire et maintenir automatiquement le niveau de l'électrolyte, en même temps qu'elle élimine toute possibilité d'épanchement d'eau distillée sur le couvercle de la batterie.

Faire l'appoint uniquement avec de l'eau distillée.

Ne jamais se servir d'une flamme nue pour examiner la batterie, car le mélange d'oxygène et d'hydrogène dégagé par la batterie en charge, et à un moindre degré au repos, peut présenter un danger d'explosion.

Ne jamais transférer d'électrolyte d'un compartiment à l'autre.

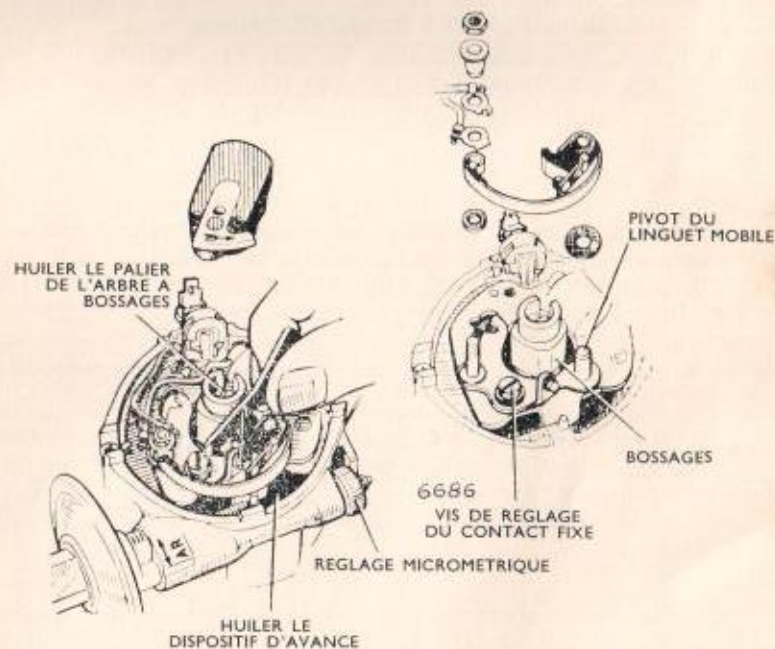
4. Pour remonter les cosses de fixation des câbles sur les bornes de la batterie, enduire d'abord le trou conique de la cosse avec de la graisse silicone et la pousser en place à la main, puis insérer la vis taraudeuse et la serrer légèrement; remplir également l'encastrement de la vis avec de la graisse silicone; si les cosses sont montées à sec ou emmanchées à force, elles pourraient présenter des difficultés pour leur enlèvement éventuel.
5. Veiller à ce que la fixation du câble de masse sur le châssis soit propre et serrée.

ALLUMEUR

PALIER DE L'ARBRE A BOSSAGES—GRAISSAGE

Enlever le balai rotatif de l'arbre à bossages en le tirant vers le haut pour le déboîter, et mettre une ou deux gouttes d'huile moteur sur la tête de vis exposée. Avoir bien soin en remontant le balai rotatif, de le pousser à fond et de s'assurer que l'encoche de l'arbre de l'allumeur correspond au méplat à l'intérieur du balai rotatif.

Enduire TRES LEGEREMENT la surface des bossages de graisse Retinax "A" et mettre une goutte d'huile de moteur sur l'axe de pivot du contact mobile.



Entretien de l'allumeur

AVANCE AUTOMATIQUE—GRAISSAGE

Mettre quelques gouttes d'huile dans les ouvertures du plateau de l'allumeur.

CARROSSERIE

Utiliser beaucoup d'eau pour le lavage de la voiture, mais toutefois se servir du jet et de l'éponge avec douceur. Ne jamais essuyer la voiture à sec pour en enlever la poussière ou la boue séchée, car cela endommagera la peinture. Des produits de différentes marques sont vendus spécialement pour être ajoutés à l'eau de rinçage après le lavage de la voiture. L'emploi de ces légers "détergents" suivant les instructions de leurs fabricants amélioreront et accéléreront le lavage. Il est extrêmement important de n'employer que des préparations de bonne marque, ne contenant pas de produits chimiques susceptibles d'abîmer la finition ni les chromes. Après que la boue, etc., aura été enlevée par l'eau et l'éponge, la carrosserie devra être finalement passée à la peau de chamois.

Si après une période de service la peinture est devenue terne, elle devra être conditionnée avec du produit de lustrage Rootes pour éliminer le film gras et les anciennes traces du produits d'entretien après qu'elle aura été lavée comme décrit ci-dessus.

Si la voiture est maintenue propre en la lavant et en la passant à la peau de chamois environ une fois par semaine, on s'apercevra qu'une fréquente utilisation d'un produit de lustrage n'est pas nécessaire.

Ne pas employer de préparations au silicone sur le pare-brise.

Il est recommandé de ne pas garder de produits de lustrage dans la voiture. L'agitation continuelle due au mouvement de la voiture peut provoquer la séparation de certains constituants du produit, et après des kilométrages importants il est possible qu'il soit devenu inutilisable.

Les usagers sont mis en garde sur le fait que certains types de housses de voitures en matière plastique ou en caoutchouc peuvent détériorer sérieusement la peinture de la voiture. Avant d'acheter une housse de voiture, nous recommandons fortement que vous demandiez conseil à votre Concessionnaire le plus proche.

PROTECTION DE LA CARROSSERIE

Le dessous de la carrosserie et du châssis sont recouverts d'origine d'un revêtement protecteur de bonne qualité.

Dans de nombreux pays, les routes sont recouvertes durant les mois d'hiver d'une solution saline pour aider à la fonte de la neige et du verglas. Dans ces circonstances, il est absolument nécessaire qu'au printemps, (ou plus souvent, suivant les conditions locales) le dessous de la voiture et des ailes soit complètement nettoyé pour le débarrasser des dépôts de boue. Si certaines zones du revêtement de protection ont été endommagées elles devront être recouvertes à nouveau.

L'application d'un revêtement protecteur devrait être confiée à votre Agent qui est en possession des dernières recommandations de l'Usine pour ce travail.

CHROMES

Afin de conserver leur brillante et attrayante apparence, les parties chromées devront être nettoyées et traitées régulièrement comme indiqué ci-après:—

Nettoyer les parties chromées toutes les semaines avec de l'eau et du savon, les rincer et les sécher avec un chiffon.

Les traces de taches et de ternissures s'enlèvent facilement en les frottant légèrement avec un produit de bonne qualité pour miroirs. Si les chromes sont très tachés, il sera nécessaire de les nettoyer avec un produit pour chromes, les laisser sécher et ensuite les polir avec un chiffon sec et propre. Avoir soin d'enlever toutes traces du produit.

Pour terminer, appliquer une petite quantité d'un produit de lustrage de bonne qualité et polir avec un chiffon sec. Cette opération préserva le brillant des chromes.

SERRURES ET GONDS DE PORTES, FERMETURE ET CHARNIERES DE CAPOT, ETC.—GRAISSAGE

Lubrifier les gonds de portes avec de l'huile de moteur au moyen d'une burette et essuyer le surplus afin qu'il ne puisse tacher les vêtements ni amasser les poussières.

Afin d'assurer le bon fonctionnement du contact d'allumage, des serrures des portes et du coffre à bagages, ainsi que du mécanisme de déclenchement du capot et son câble, les lubrifier périodiquement avec de l'huile moteur.

Enduire légèrement la clef de 'Shell silicone compound' et l'insérer dans la serrure. Actionner la serrure plusieurs fois, retirer la clef et l'essuyer.

PARE-BRISE—NETTOYAGE

Les balais de l'essuie-glace sont articulés pour permettre de les soulever du pare-brise. Pour le nettoyage de celui-ci il est recommandé de soulever les balais et de ne pas les pousser sur le pare-brise, ce qui pourrait endommager le mécanisme d'entraînement.

GARNITURES ET DRAP DE TOIT

De temps à autre les nettoyer avec un chiffon humide. Il est important que ce chiffon ne soit pas trempé mais seulement humide. Si nécessaire un peu de savon noir peut être utilisé à l'exclusion de savon minéral, d'essence ou d'alcool qui ne doivent PAS être employés à cause de leur effet nuisible.

CEINTURES DE SECURITE—NETTOYAGE

Il est recommandé de nettoyer les ceintures de sécurité (si montées) avec de l'eau et un détergent. La majorité des produits de nettoyage à sec vendus dans le commerce, produits à détacher, liquides de nettoyage spéciaux, essence, alcool dénaturé et alcool méthylique donnent également des résultats satisfaisants pour le nettoyage des sangles en nylon.

SYSTEME DE CHAUFFAGE ET D'AERATION

Le système Smiths de chauffage et de ventilation est employé pour la diffusion à l'intérieur de la voiture, et sur le pare-brise afin d'éliminer la formation de buée ou de givre, d'air frais capté à l'extérieur et chauffé par l'eau du système de refroidissement du moteur.

La distribution de l'air capté est contrôlée par des commandes sur le tableau, permettant de varier le volume et la température de l'air pour le chauffage de la voiture et le dégivrage du pare-brise.

Pendant les grandes chaleurs, les mêmes commandes servent pour contrôler l'arrivée d'air frais pour la ventilation de la voiture.

L'air frais peut être dirigé vers le haut par le conducteur ou le passager suivant les besoins, en soulevant les volets déflecteurs situés au centre de la garniture de sécurité du tableau de bord.

L'utilisation correcte des commandes assurera un confort total au conducteur comme aux passagers par tous les temps.

Les notes suivantes permettront à l'utilisateur de se familiariser avec la fonction de chacune des commandes et d'obtenir les meilleurs résultats de l'appareil de chauffage.

LA SOUFFLANTE ELECTRIQUE

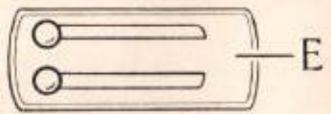
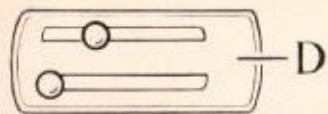
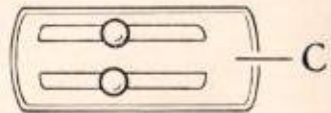
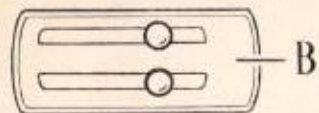
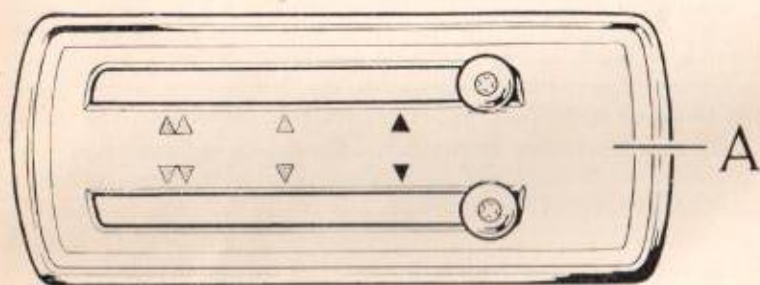
Une soufflante électrique à deux vitesses est incorporée dans le système de chauffage pour augmenter le volume d'air alimentant l'appareil de chauffage. La soufflante peut être mise en marche pour augmenter le volume d'arrivée d'air à l'arrêt et aux petites allures, ou pour augmenter le volume d'air chaud lorsque désiré. *La soufflante est commandée par un interrupteur situé sous le tableau à côté de l'interrupteur d'éclairage des instruments. Pousser la commande à mi-course pour la petite vitesse, ou à fond pour obtenir le régime maximum. Tirer la commande à fond en arrière pour couper le circuit.*

CONTROLE DE LA TEMPERATURE

Cette commande (marquée "Heat and car") permet d'obtenir les variations de température désirées en actionnant des volets à l'intérieur de l'appareil permettant à l'air froid de contourner le radiateur et de le mélanger avec de l'air chaud en proportions variées à la sortie de l'appareil pour assurer une température convenable par tous les temps. Lorsque le levier est mis sur la position indiquée par le symbole bleu ou "Off", l'arrivée d'eau chaude à l'appareil est complètement fermée.

COMMANDE "SCREEN"

Permet de varier le volume et la température de l'air dirigé sur le pare-brise pour le débarrasser de buée ou de givre. La commande étant mise sur la position indiquée par le symbole bleu, l'air frais est dirigé sur le pare-brise. Lorsque la commande est mise sur la position indiquée par le double symbole rouge le volume d'air admis à l'intérieur de la voiture est réduit, de ce fait augmentant le volume d'air balayant le pare-brise. La commande "Heat and Car" doit être placée à la position "Max" pour diriger de l'air chaud sur le pare-brise.

FONCTIONNEMENT DES COMMANDES DE L'APPAREIL DE CHAUFFAGE

6486

(a) MISE HORS D'ACTION DE L'APPAREIL DE CHAUFFAGE

Les leviers "Heat and Car" et "Screen" étant mis à la position "Off", tous les clapets de l'appareil de chauffage sont fermés et la circulation d'eau chaude est entièrement arrêtée.

(b) AERATION (AIR FRAIS)

Lorsqu'on désire une circulation d'air frais à l'intérieur de la voiture, mettre la commande "Screen" à la position "De-mist" et la commande "Heat and Car" à la position "Cold". Si nécessaire, mettre la soufflante en marche et ouvrir les aérateurs. Pour le maximum d'aération à hauteur des épaules, mettre la commande "Heat and Car" à la position "Off".

(c) AIR CHAUD

Afin d'éviter la formation de givre sur le pare-brise et pour assurer la circulation d'air chaud à l'intérieur de la voiture, mettre les deux commandes: "Heat and Car" et "Screen", à la position médiane. Les aérateurs devront être fermés et la soufflante mise en route si la voiture est stationnaire ou roule à petite allure.

(d) AIR TRES CHAUD

Pour élever la température de l'air dirigé sur le pare-brise et à l'intérieur de la voiture, déplacer la commande "Screen" vers la position indiquée par le double symbole rouge et la commande "Heat and Car" à la position "Max". Mettre la soufflante en marche si nécessaire.

(e) DEGIVRAGE DU PARE-BRISE

Pour le dégivrage du pare-brise, la commande "Heat and Car" devra être mise sur "Max" et la commande "Screen" à la position "Max". Avec les commandes dans ces positions le maximum de volume d'air chaud est dirigé sur le pare-brise. Fermer les aérateurs et mettre la soufflante en marche.

AVIS

Pour éliminer l'entrée de mauvaises odeurs ou de fumées d'échappement, lorsque la voiture circule en ville ou est stationnaire derrière une voiture ayant son moteur en marche, fermer les aérateurs, mettre les deux commandes de l'appareil de chauffage sur la position "Off", et arrêter la soufflante.

Voix le chapitre "Précautions contre le gel".

PRECAUTIONS CONTRE LE GEL

Afin d'éliminer la possibilité de congélation du système de refroidissement lorsque la voiture est au repos, ou conduite sur la route par les grands froids, il est recommandé d'employer un produit anti-gel qu'on peut obtenir chez n'importe quel Agent. Se conformer aux indications du fabricant concernant les proportions et le mode d'emploi.

Nous recommandons les produits anti-gel à base d'éthylène glycol neutralisé. Les mélanges anti-gel à base d'alcool ne sont pas recommandés car ils s'évaporent par la chaleur du moteur.

En raison de la difficulté de vider complètement le système de chauffage lors de la vidange du système de refroidissement du moteur, *il est fortement recommandé d'employer un produit anti-gel à l'arrivée de la saison froide.*

Avant de mélanger un produit anti-gel quelconque à l'eau de refroidissement, il est absolument nécessaire de vérifier le serrage des colliers de tuyauteries souples car ces produits ont une action très pénétrante.

Si pour une raison quelconque le système de refroidissement n'a pas été protégé par l'addition d'un produit anti-gel et qu'une période de grands froids est anticipée, faire la vidange du radiateur et du bloc cylindres (2 robinets: 1 pour le radiateur, 1 pour le bloc cylindres).

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

S'il n'y a pas d'anti-gel dans le système de refroidissement et que la température ambiante tombe en-dessous de zéro, couvrir complètement le radiateur avec une couverture ou un couvre-radiateur jusqu'à ce que le moteur ait atteint sa température normale de fonctionnement. Il est important de s'assurer que le radiateur ne gèle pas au cours des déplacements, en masquant la partie inférieure du radiateur. Il est également important d'éviter que le moteur ne chauffe anormalement.

DETAILS DU SERVICE GRATUIT

Le service gratuit est effectué à des kilométrages variant avec les usages courants des différents pays.

- Radiateur** . . Faire le plein d'eau. Ne pas dépasser le niveau.
- Moteur** . . Vidanger le carter d'huile à chaud et refaire le plein avec de l'huile neuve. Vérifier le jeu des soupapes. Nettoyer les vis platinées, régler leur écartement si nécessaire et vérifier l'allumage. Régler le ralenti du carburateur. Vérifier la tension de la courroie d'entraînement de la dynamo et du ventilateur, ainsi que le serrage des écrous et boulons.
- Embrayage** . . Vérifier le niveau du fluide du maître-cylindre. Vérifier le serrage des boulons de fixation du maître-cylindre. Vérifier le serrage des raccords de canalisations hydrauliques ainsi que de la vis de purge.
- Boîte de vitesses et Overdrive** . . Vidanger (à chaud) et refaire le plein.
- Pont-arrière** . . Vidanger (à chaud) et refaire le plein.
- Suspension avant et direction** . . Vérifier et régler si nécessaire le parallélisme et le carrossage des roues. Examiner et vérifier ce qui suit:—
 - Les roulements des moyeux et leur jeu axial.
 - Les goupilles d'arrêt des écrous de moyeux.
 - Le serrage des écrous des leviers d'accouplement.
 - Les boulons de fixation du boîtier de direction.
 - Les boulons de fixation du support du levier de renvoi sur le châssis.
 - L'écrou de fixation du bras de direction.
 - Les joints à rotules de la direction.
 - Le serrage des écrous des joints à rotules supérieur et inférieur et des supports inférieurs des fusées.
 - Le serrage des boulons fixant les axes d'articulation supérieur et inférieur sur le châssis (inférieur 4,4 mkg. (33 lbs.ft.); supérieur 6,6 mkg. (48 lbs.ft.)).
 - Le serrage des boulons fixant la traverse avant sur le châssis à 8,5 mkg. (62 lbs.ft.).
 - L'alignement des rotules de direction.
 - Le serrage des contre-écrous de la barre d'accouplement.
 - Le serrage des boulons de fixation de la barre anti-roulis.

- Châssis** .. Le serrage des étriers des ressorts arrière.
Le serrage des boulons de joints universels de l'arbre de transmission.
Le serrage des boulons du système d'échappement.
- Amortisseurs** Vérifier le serrage des boulons de fixation.
- Roues et pneus** Vérifier le serrage des écrous de roues.
La pression des pneus.
Le montage et la condition des pneus, ainsi que de la roue de secours.
- Freins** .. Examiner et vérifier:—
Le niveau d'huile dans le maître-cylindre.
Les boulons de fixation du maître-cylindre.
Le serrage des boulons de fixation des plateaux de freins arrière.
Le serrage des boulons de fixation des pinces des freins avant.
La condition des canalisations hydrauliques flexibles.
La goupille de fixation de la pédale sur la tige de poussée du maître-cylindre.
Les raccords hydrauliques pour fuites aux points suivants:—
(a) Interrupteur des feux Stop.
(b) Raccords de canalisations.
(c) Vis de purge.
Essayer les freins et régler si nécessaire.
- Equipement électrique** Vérifier la dynamo, le démarreur, lampes et interrupteurs, et effectuer les réglages et ajustements nécessaires. Vérifier le niveau de la batterie et compléter si nécessaire. Ne pas transférer l'électrolyte d'un compartiment à l'autre. Vérifier le fonctionnement des instruments.
- Carrosserie** Examiner la carrosserie et exécuter les menus réglages nécessaires. Lubrifier les gonds, gâches et serrures de portes.
- En général** .. Faire l'inspection extérieure complète de la voiture sans démontage.
Faire un graissage complet.

Toutes les fournitures utilisées pour ce travail sont à la charge du client.

FACILITES DE SERVICE

REMISAGE DE LA VOITURE

Si vous désirez remiser votre voiture pendant une période prolongée, certaines précautions devront être prises pour éviter tous risques de dommages.

Votre Agent se fera un plaisir de vous donner les conseils et l'assistance nécessaires pour le remisage de la voiture suivant la période de sa mise hors de service.

ECOLE TECHNIQUE DE SERVICE

Une Ecole Technique de Service existe à l'Usine uniquement pour l'instruction spécialisée des mécaniciens des Concessionnaires et Agents dans les détails techniques de la fabrication. L'objet de cette instruction est la formation de mécaniciens experts, familiarisés avec les productions de la Compagnie. Les Concessionnaires et Agents se sont prévalus des avantages de cette Ecole de Service et de ce fait possèdent un personnel expérimenté sur place.

PIECES D'ORIGINE

Tout propriétaire d'une voiture Venezia doit réaliser l'importance de n'utiliser que des pièces d'origine Rootes.

Les pièces de rechange d'origine sont fabriquées d'après la même spécification et sont de la même haute qualité que celles montées d'origine sur la voiture; elles portent la même garantie.

Insister sur les pièces de rechange d'origine, les Agents Rootes les ont en stock.

COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES ET BUREAUX REGIONAUX

AFRIQUE CENTRALE

Rootes (C.A.) (Pvs.) Ltd.,
P.O. Box 2382,
Burnley Road, Workington,
SALISBURY, Rhodésie du Sud.
Téléphone: 60641.

AFRIQUE DU SUD

Stanley Motors Ltd.,
P.O. Box 7712,
30, Eloff Street,
JOHANNESBURG, Transvaal, Rep. of South
Africa.
Téléphone: 23-9141

AFRIQUE ORIENTALE

Rootes (Kenya) Ltd.,
P.O. Box 3020,
NAIROBI, Kenya.
Téléphone: 20761/2/3.

AMERIQUE CENTRALE

Rootes Motors (Panama) Inc.,
Estafeta No. 1,
Apartado 3295,
PANAMA, R.P.
Téléphone: 3-6258/9.

AUSTRALIE

Rootes (Australia) Ltd.,
P.O. Box 100, Port Melbourne, S.C.7,
VICTORIA, Australie.
Téléphone: MJY.441.

CANADA

Rootes Motors (Canada) Ltd.,
P.O. Box 174, Station "H",
TORONTO Ontario, Canada, 13.
Téléphone: Plymouth 5-5255.
Rootes Motors (Canada) Ltd.,
25, St. James Street,
Ville St. Pierre,
MONTREAL, P.Q. Canada.
Téléphone: Hunter 1-0365.
Rootes Motors (Canada) Ltd.,
3135 West Broadway,
VANCOUVER, B.C. Canada.
Téléphone: Regent 1-3177/8.

ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Rootes Motors Inc.,
42-32, 21st. Street,
Long Island City,
NEW YORK, U.S.A.
Téléphone: Stillwell 6-2305.
Rootes Motors Inc.,
9830, West Pico Boulevard,
Los Angeles 35,
CALIFORNIE, U.S.A.
Téléphone: Crestview 6-4161.

EUROPE

Rootes (Belgique) S.A.,
126 Rue de Linthout,
BRUXELLES 4, Belgique.
Téléphone: 33.94.58 et 33.96.05.
Rootes Motors, S.A.,
6 Rond Point des Champs Elysées,
PARIS 8, France.
Téléphone: Elysées 04.37 et 04.38.
Rootes Autos, S.A.,
10, Rue de Commerce,
GENEVE, Suisse.
Téléphone: 022.25.32.30.
Rootes Italia, S.p.A.,
Torre Velasco, Via Velasca 5,
MILAN, Italie.
Téléphone: 803.364.
Rootes Autos (Deutschland) GmbH,
Heinrich-Heine-Allee 33,
DUSSELDORF, Allemagne.
Téléphone: 81641/2.
Rootes Motors A.B.,
Osthammarsgatan 64-66,
STOCKHOLM, Suède.
Téléphone: 63 01 05.

Rootes Espana, S.A.,
Alicia 95, Piso 6,
MADRID 9, Espagne

EXTREME-ORIENT

Rootes Ltd.,
Room 1003/4, Union House,
Chater Road,
HONG KONG.
Téléphone: 32409.
Yamato Motor Co. Ltd.,
2-2-10, Minami-oi 6 chome,
Shinagawa-Ku,
TOKYO, Japan.
Téléphone: 761-0121.

LES ANTILLES

Rootes Motors (Caribbean) Ltd.,
P.O. Box 1479,
NASSAU, Bahamas.
Téléphone: 4174-5-6.

MEXIQUE

Refacciones Britanicas,
Insurgentes Norte, 514, F,
MEXICO CITY, 4, D.F.,
Mexique.
Téléphone: 47-93-20 et 47-96-30

MOYEN-ORIENT

The Rootes Group,
P.O. Box 2289,
BEYROUTH, Liban.
Téléphone: 250720, Ext: 37.

VENEZUELA

Rootes Motors de Venezuela, S.A.,
Apartado 621,
Edo. Carabobo,
VALENCIA, Venezuela.
Téléphone: 7019.

Imprime en Angleterre par

WARWICK PRINTING COMPANY LIMITED

WARWICK

Les noms et adresses des Concessionnaires ou Agents dans les différents pays peuvent être obtenus des représentants ci-dessus ou du Département de Service de l'Usine (Factory Service Department).

Letzte Umschickel

Nachholer Umschickel

63 700. 15. 10. 73.

Umschickel Letzte | nächster

62 500