

PARTOUT EN FRANCE...

Les Concessionnaires et Agents Renault mettent à votre disposition :

- leur équipe de spécialistes ;
- leur outillage standardisé ;
- leur stock de pièces de rechange d'origine.

LA BONNE MARCHÉ DE VOTRE VOITURE DÉPEND DE SON ENTRETIEN

*Confiez-le à ce
panonceau*



Aucune vente au détail n'est effectuée à notre Magasin de Pièces de Rechange de Billancourt. Passez vos commandes dans nos Succursales ou chez nos Concessionnaires.

RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT

8-10, Avenue Émile-Zola, BILLANCOURT (Seine)
Adresse télégraphique : RENO FER - PARIS

REG. DU COMMERCE SEINE 189.286
N° D'ENTREPRISE 261 75 012 9001

Télé. : MOLitor 52-00
Inter : MOLitor 26-00

N.E. 616
JUIN 1952



NOTICE D'ENTRETIEN FOURGONNETTE

300 kg

TYPE AHG - 2

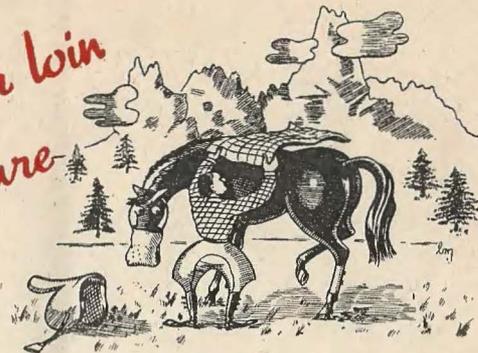
BREAK

TYPE R 1080

RÉGIE NATIONALE
DES USINES

RENAULT

Qui veut voyager loin
ménage sa monture.



VOTRE voiture est bien construite et robuste. Si vous la connaissez bien, vous la conduirez mieux... vous en tirerez le maximum d'agrément tout en roulant de la façon la plus économique.

Toute mécanique a besoin d'être entretenue pour fonctionner avec un bon rendement. En effectuant en temps utile les opérations indispensables vous éviterez des incidents coûteux, sinon dangereux.

Nous avons rédigé cette notice pour attirer votre attention sur quelques points essentiels. Nous voudrions aussi vous rappeler que tous les CONCESSIONNAIRES et AGENTS RENAULT sont, partout en France, à votre disposition pour vous aider dans cette tâche.

L'organisation rationnelle des « Stations-Service Renault » vous libérera, au besoin, de tout souci pour l'entretien de votre voiture, grâce à :



- RAPIDITÉ** Un outillage moderne et standardisé ;
- SURETÉ** Un personnel qualifié diplômé de l'École Renault-Service ;
- ÉCONOMIE** Des méthodes de travail uniformes ;
- SÉCURITÉ** L'utilisation de pièces de rechange garanties d'origine.

Qui souvent se pèse
bien se connaît...

C A R A C T É R I S T I Q U E S

A. Moteur.

Moteur	Type 488
Cycle	4 temps
Nombre de cylindres	4
Alésage	58 mm
Course	95 mm
Cylindrée	1 003 cm ³
Compression	6,4
Puissance à 3 500 t/mn	24 ch
Carburateur	Solex 26 J.A.C.
Jeu des soupapes (pour moteur froid) :	
Admission	0,15 mm
Échappement	0,25 mm
Réglages linéaire et angulaire de la distribution (avec jeux de soupapes théoriques de 0,20 mm pour l'admission et 0,30 pour l'échappement) :	
Ouverture admission	0,23 mm
	ou 5° avant P.M.H.
	5 mm
	ou 31° après P.M.B.
Fermeture admission	10,97 mm
Ouverture échappement	ou 46° avant P.M.E.
	0,35 mm
	ou 6° après P.M.H.
Fermeture échappement	0,4 mm
Écartement des contacts des vis platinées du distributeur	
Calage du distributeur	0,5 mm avant P.M.H.
Avance à l'allumage	Automatique
Avance maximum à l'allumage à 2 600 t/mn	28°
Ordre d'allumage	1-3-4-2
Bougies (normales, diamètre 14)	AC 45 L
Écartement des électrodes des bougies	0,6 à 0,7 mm

B. Châssis.

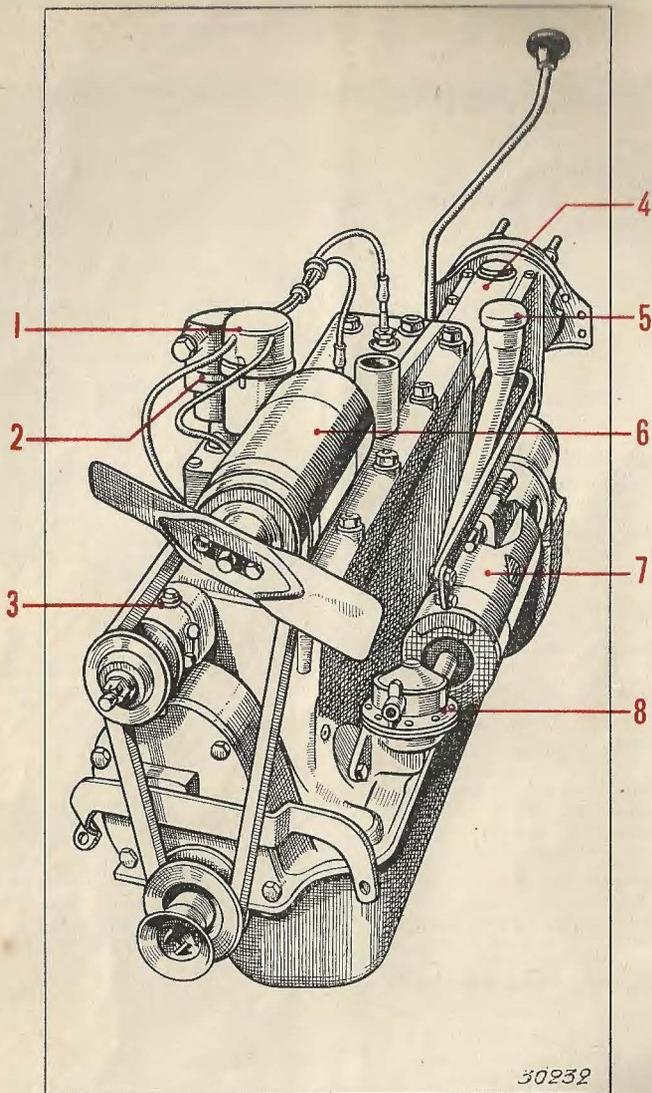
Embrayage (Renault type 143)	Monodisque fonctionnant à sec
Changement de vitesse (Renault type 213)	A pignons baladeurs
Nombre de vitesses	3 avant, 1 marche AR
Rapport des vitesses :	
Vitesses correspondantes à 3 500 t/mn :	
1 ^{re} vitesse	2,92
2 ^e vitesse	1,58
3 ^e vitesse	1
Marche arrière ...	3,82
1 ^{re} vitesse	27 km
2 ^e vitesse	51 km
3 ^e vitesse	81 km

Essieu avant	Roues indépendantes
Pont arrière (Renault type 215)	Banjo
Rapport de démultiplication (nombre de dents) ..	7 × 36 ou 5 × 32
Transmission	Arbre dans tube de poussée/
	A cannelures
Arbre de roue arrière	A lames
Ressorts	4 hydrauliques
Amortisseurs	
Freins :	
Au pied	Hydraulique sur les 4 roues
A main	Mécanique commandé par câbles agissant sur roues arrière
	3,25 × 16
Roues (dimensions)	5,50 × 16
Pneumatiques (dimensions)	
Pression de gonflement à froid :	
A l'avant	1,2 à 1,3 kg
A l'arrière	1,2 à 1,5 kg
Direction	Vis et roue tangente
Carrossage	2°30'
Pincement des roues avant	2 mm
Angle de chasse	5°
Empattement	2,35 m
Voies avant et arrière	1,16 m

C. Châssis.

Longueur hors tout	3,72 m	
Largeur hors tout	1,40 m	
Hauteur totale en charge	1,50 m	
Diamètre de braquage minimum	9,00 m	
Garde au sol	185 mm	
Poids à vide en ordre de marche y compris un conducteur		
Charge utile nominale	814 kg	
Poids total roulant admissible	300 kg	
Cote de l'espace de chargement :	1 114 kg	
Longueur	1,310 m	
Largeur	1,200 m	
Hauteur	0,900 m	
Volume de chargement	1,414 m ³	
	Fourgonn.	Break
	814 kg	935 kg
	300 kg	300 kg
	1 114 kg	1 245 kg

Qui bien se connaît
bien se porte...



- 1. Distributeur.
- 2. Carburateur.
- 3. Pompe à eau.
- 4. Boîte de vitesses.

- 5. Remplissage d'huile.
- 6. Dynamo.
- 7. Démarreur.
- 8. Pompe à essence.

D. Capacités.

Système de refroidissement (eau)	7 l
Moteur (huile)	2,75 l
Boîte de vitesses (huile)	0,450 l
Pont arrière (huile)	0,500 l
Réservoir à liquide de frein (y compris canalisations)	0,750 l
Réservoir à combustible	38 l

Identification.

Dans toute correspondance ou commande, n'oubliez jamais d'indiquer :

- 1° Le type de véhicule, sa puissance et son symbole. (Indications portées sur votre carte grise.)
- 2° Le numéro de livraison du châssis. (Sur la plaque losange fixée sur le tablier sous le capot.)
- 3° Le numéro de fabrication ou numéro de châssis. (Sur plaque ovale fixée sur le tablier sous le capot.)
- 4° Le numéro de moteur. (Sur la plaque rectangulaire fixée sur le carter-cylindres à droite et vers l'arrière.)

*Avant de s'embarquer
connaître sa voiture .*

COMMANDES ET TABLEAU DE BORD

Avant d'utiliser sa nouvelle voiture, le conducteur doit tout d'abord se familiariser avec les commandes, les différents appareils de contrôle et les divers accessoires.

CONTACTEUR D'ALLUMAGE.

Le bouton-tirette, lorsqu'il est tiré, ferme le circuit d'allumage, *une lampe témoin s'allume* ; il alimente en outre, les flèches indicatrices de direction et l'indicateur de niveau d'essence.

STARTER.

Le bouton-tirette commande un dispositif de départ. Lorsque le moteur est froid, il faut tirer le bouton à fond. Dans cette position le mélange est riche. (Voir chapitre III, *Conduite de la voiture.*)

PÉDALES.

Les pédales sont disposées sur le plancher dans l'ordre classique : la pédale de débrayage permet d'isoler le moteur de la boîte de vitesses, la pédale de frein agit sur les quatre roues, la pédale d'accélérateur contrôle le régime du moteur et par suite la vitesse de la voiture.

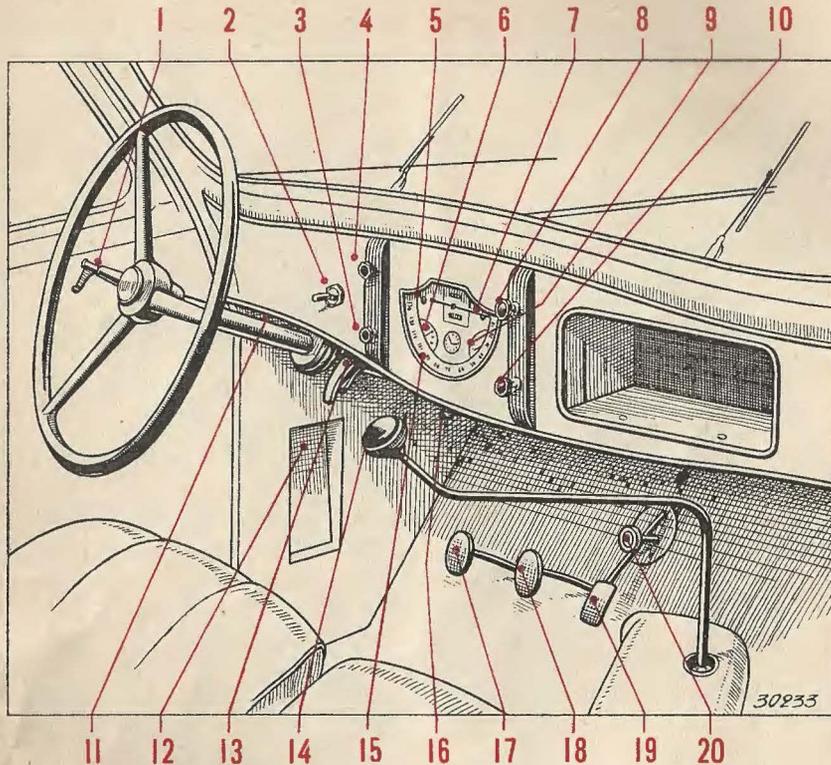
En outre, à droite de la pédale d'accélérateur est placée la pédale de démarreur. Sous la pression du pied, elle provoque l'engrènement du pignon de démarreur avec la couronne de lancement, puis ferme le circuit de démarrage.

CHANGEMENT DE VITESSE.

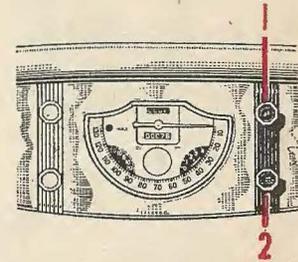
Le levier de changement de vitesse, articulé sur le carter de boîte de vitesses, permet par son déplacement suivant croquis ci-contre, d'obtenir les différents rapports de vitesses.

FREIN A MAIN.

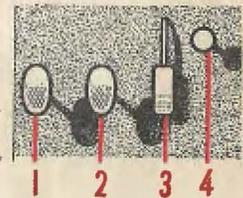
Le levier de frein à main est accessible sous la planche de bord, à droite du conducteur.



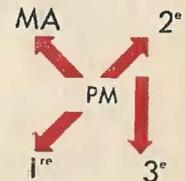
- | | |
|------------------------------------|------------------------------|
| 1. Signalisation. | 11. Essuie-glace. |
| 2. Flèches de direction. | 12. Volet d'aération. |
| 3. Feux de position. | 13. Frein à main. |
| 4. Plafonnier. | 14. Changement de vitesse. |
| 5. Témoin de pression d'huile. | 15. Compteur. |
| 6. Ampèremètre. | 16. Mise à zéro du compteur. |
| 7. Témoin de flèches de direction. | 17. Débrayage. |
| 8. Allumage. | 18. Frein au pied. |
| 9. Niveau d'essence. | 19. Accélérateur. |
| 10. Starter. | 20. Démarreur. |



1. Allumage.
2. Starter.



1. Débrayage.
2. Frein.
3. Accélérateur.
4. Démarreur.

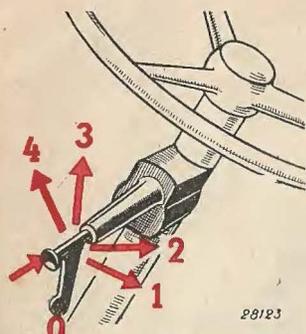


ÉCLAIRAGE, SIGNALISATION, FLÈCHES DE DIRECTION ET FEUX DE POSITION.

L'éclairage et la signalisation sont réalisés par un combinateur placé sur le tube de direction. Quelle que soit la position de la manette, une pression sur son extrémité actionne l'avertisseur sonore.

La manette commande l'éclairage. En dehors de la position « O » (dirigée vers le bas) la manette peut prendre en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre quatre positions successives : feux ville, feux code, feux code, feux route. Le feu « Stop » s'allume automatiquement dès qu'on appuie sur la pédale de frein. Les flèches indicatrices de

direction sont commandées électriquement par un inverseur placé sur la planche de bord (voir figure page 6). Les feux de position sont commandés par un commutateur à tirette situé sur la planche de bord : en tirant au premier cran, on allume le feu droit ; en tirant à fond, on allume le feu gauche.

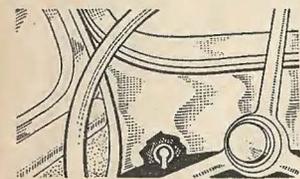


28123

ESSUIE-GLACE.

Actionné par un petit moteur électrique, il est mis en route en déplaçant une manette vers la droite. (Voir figure.)

En cas de mauvais fonctionnement, l'essuie-glace peut être manœuvré à la main, à l'aide d'une manette placée sous la planche de bord (au droit de l'articulation du balai) ; au préalable, tirer la manette vers soi pour débrayer la commande électrique.



Essuie-glace

Arrêt ← → Marche

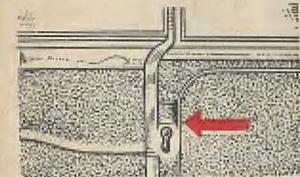
MISE A ZÉRO DU COMPTEUR JOURNALIER.

La mise à zéro du compteur est commandée par un flexible ; il suffit d'enfoncer le bouton qui termine le flexible et de tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

APPAREILS DE CONTROLE.

L'ampèremètre indique le courant en charge ou en décharge. A 60 km/h, l'éclairage n'étant pas utilisé, le débit normal doit être d'environ 15 A.

NOTA. — L'installation électrique comporte un régulateur de tension, il se peut qu'au cours d'une randonnée, le conducteur voit l'aiguille de l'ampèremètre descendre graduellement vers le « zéro » ; ceci résulte du bon fonctionnement du régulateur qui réduit le débit de la dynamo au fur et à mesure que la batterie se charge.



SERRURES ET FERMETURE DE CAPOT.

La porte gauche est condamnée intérieurement par un petit levier que l'on oriente vers le bas. La poignée de la porte droite est munie d'une serrure et se ferme à l'aide d'une clef. La poignée de porte arrière est munie d'une serrure semblable et utilise la même clef. Pour ouvrir le capot tournez la poignée vers la gauche après avoir soulevé légèrement le capot, effectuez une légère pression sur le crochet de sécurité pour le dégager (voir figure ci-contre).



CONDUITE DE LA VOITURE

PRÉCAUTIONS INDISPENSABLES.

Avant la mise en route :

Vérifiez le niveau d'eau dans le radiateur.

Vérifiez le niveau d'huile du moteur à l'aide de la jauge ; celui-ci ne doit jamais être inférieur au repère MI de la jauge ni supérieur au repère MA.

Vérifiez la réserve de combustible (contenance de réservoir environ 38 litres). L'indicateur de niveau d'essence ne fonctionne que lorsque le bouton d'allumage est tiré ; les graduations qu'il porte correspondent au quart, à la moitié, etc., de la contenance du réservoir.

Vérifiez la pression de gonflement des pneus. (Voir caractéristiques.)



MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR (Moteur froid).

Avant de mettre le moteur en marche, assurez-vous que le levier de changement de vitesse est au point mort.

Tirez à fond le bouton du starter.

Mettez le contact d'allumage (la lampe témoin de pression d'huile s'allume).

Appuyez sur la pédale de démarrage et laissez-la revenir dès les premières explosions sans toucher à la pédale d'accélérateur. La lampe témoin de pression d'huile s'éteint.

N'appuyez pas sur la pédale de démarrage pendant plus de 5 secondes. Si le moteur n'est pas parti, attendez quelques instants et recommencez. Après deux ou trois essais infructueux de mise en route, n'insistez pas sous peine de décharger la batterie et recherchez la cause.

Dès que le moteur commence à s'échauffer, repoussez le « Starter » à mi-course ; puis repoussez-le complètement dès que le moteur est chaud.

(En aucun cas la voiture ne doit être utilisée avec le bouton du starter tiré ; ce dernier ne doit pas rester tiré plus longtemps qu'il n'est nécessaire au réchauffage du moteur.)

Pour démarrer un moteur chaud, il est inutile d'utiliser le « Starter », mais parfois il est nécessaire d'appuyer sur la pédale d'accélérateur.

NOTA. — Par temps froid débrayez pendant le démarrage, afin de diminuer la résistance à vaincre par le démarreur.

2 précautions valent mieux qu'une

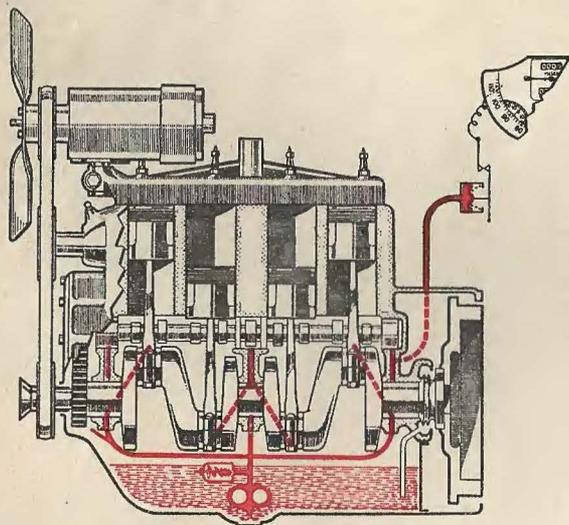
MISE EN ROUTE ET CONDUITE DE LA VOITURE

Elles s'effectuent comme sur tout autre véhicule, toutefois nous nous permettrons d'attirer votre attention sur certains détails. N'oubliez pas de desserrer à fond votre frein à main. Manœuvrez le levier de changement de vitesse sans brusquerie.

Il se peut qu'après un violent coup de frein, la voiture soit trop ralentie pour permettre l'utilisation de la vitesse immédiatement inférieure, dans ce cas, il est recommandable de faire le double débrayage.

Ne passez pas de marche avant en marche arrière avant l'arrêt complet.

A l'arrêt, immobilisez la voiture à l'aide du frein à main et par surcroît de précaution, mettez le levier de changement de vitesse en première si vous êtes en montée, en marche arrière si vous êtes dans une descente.



CIRCULATION D'HUILE DU MOTEUR

Consulter le schéma de graissage général inséré à la fin de cette brochure.

UTILISATION PAR TEMPS FROID

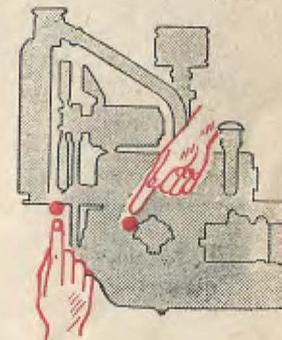
UTILISATION PAR TEMPS FROID.

Dès que la température descend au-dessous de $+10^{\circ}$, faites usage d'un écran cache-radiateur afin qu'en roulant la température de l'eau se maintienne aux environs de 75° .

Dès que le gel est à craindre, utilisez l'antigel S.A.P.R.A.R., celui-ci ne s'évapore pas; ajoutez seulement de l'eau pour maintenir le niveau du radiateur. A défaut d'antigel S.A.P.R.A.R., on peut employer la glycérine neutralisée.



TEMPÉRATURE DE CONGÉLATION	POURCENTAGE	
	ANTIGEL SAPRAR	GLYCÉRINE NEUTRALISÉE
— 5° C	15 %	20 %
— 10° C	30 %	25 %
— 15° C	38 %	35 %



Si la voiture roule sans antigel par temps froid, utilisez l'écran cache-radiateur et aux arrêts couvrez le radiateur avec une couverture. Dès la rentrée au garage, vidangez entièrement le système de refroidissement à l'aide des deux robinets prévus. (Voir figure ci-contre.)



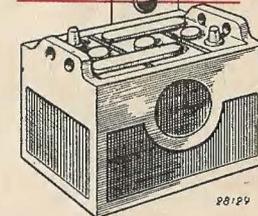
BATTERIE D'ACCUMULATEURS.

Ne laissez pas geler les batteries.

Une batterie bien chargée gèle à -32° .

Une batterie à demi déchargée gèle à -29° .

Une batterie déchargée (densité de l'électrolyte 20° Baumé) gèle à -16° .





Tout véhicule neuf demande à être rodé soigneusement. En suivant nos conseils concernant la vitesse d'utilisation et les vidanges, indépendamment des travaux d'entretien normaux, vous assurerez à votre voiture une longue durée avec un maximum de rendement et un minimum de frais.

Pendant cette période, ne jamais demander au moteur sa puissance maximum.

LES PREMIERS 1000 km.

Ne pas dépasser 60 km/h en prise directe et n'utiliser les 1^{re} et 2^e vitesses qu'à allure réduite.

DE 1000 A 2000 km.

Ne roulez qu'à 70 km/h ; exceptionnellement en palier, faites quelques pointes pendant quelques secondes.

APRÈS 2000 km.

La période de rodage est terminée et la voiture peut être utilisée normalement.

GRAISSAGE PENDANT LA PÉRIODE DE RODAGE.

L'utilisation d'une huile spéciale n'est pas nécessaire. Employez seulement une huile de bonne qualité et de fluidité convenable (S.A.E. 20), vérifiez le niveau d'huile tous les 500 km à l'aide de la jauge.

Changez l'huile du moteur après les premiers 1000 km, puis à nouveau quand le compteur indiquera 2500 km ; ensuite la fréquence sera celle prévue au tableau de graissage.

Changez également l'huile de la boîte de vitesses et du pont arrière après 2500 km ; ensuite suivez les indications du tableau de graissage.

*Du doigté et un peu d'attention
vous serez obéi fidèlement*

ENTRETIEN

NOUS attirons votre attention sur l'intérêt que vous avez à observer les prescriptions contenues dans ce chapitre.

Un entretien soigneux, une conduite rationnelle vous permettront d'obtenir le maximum de rendement de votre voiture et le maximum de satisfaction dans sa conduite.

VOTRE MOTEUR DEVIENT BRUYANT.

Faites vérifier le jeu des soupapes. (Voir caractéristiques.)

NETTOYEZ LE CARTER INFÉRIEUR.

Malgré des vidanges régulières, au bout d'un certain temps (environ 15 000 km) des impuretés se déposent au fond du carter inférieur ; démontez ce dernier et faites-en le nettoyage. Au remontage, changez les joints.

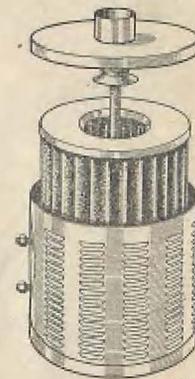
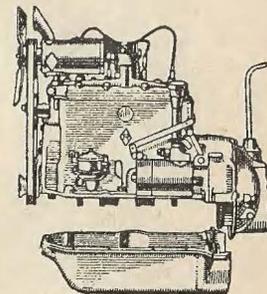
VOTRE MOTEUR DOIT RESPIRER LIBREMENT.

Le filtre à air, relié au carburateur par un tuyau en caoutchouc, alimente votre moteur en air pur. Nettoyez-le tous les 10 000 km ; plus souvent sur route poussiéreuse. En dévissant l'écrou à oreilles placé à la base du filtre, le couvercle s'enlève ; sortir l'élément filtrant et le taper légèrement pour faire tomber la poussière ou en effectuer le changement si nécessaire.

CARBURATEUR.

Le carburateur ne réclame aucun entretien spécial ; mais le combustible contient toujours des impuretés qui malgré les filtres peuvent obstruer les orifices des gicleurs ; il y a lieu de déboucher ces derniers en les lavant à l'essence et en les soufflant.

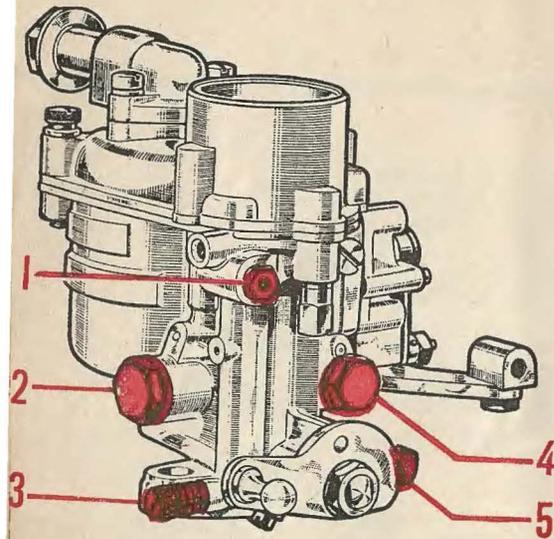
N'employez jamais d'objet métallique pour les déboucher.



*Un incident décelé à temps
et on évite l'accident !*

Les gicleurs sont facilement accessibles et facilement démontables.

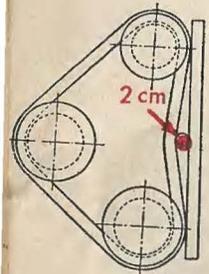
Le ralenti peut avoir besoin d'être réglé. Agissez sur la vis de richesse (elle ne doit jamais être vissée à fond) et sur la vis butée du levier de commande de papillon.



1. Gicleur de ralenti.
2. Support de gicleur principal.
3. Vis de richesse de ralenti.
4. Gicleur de starter.
5. Vis butée du papillon.

COURROIE DE VENTILATEUR.

Vérifiez sa tension de temps à autre ; la dynamo forme tendeur.



DISTRIBUTEUR D'ALLUMAGE.

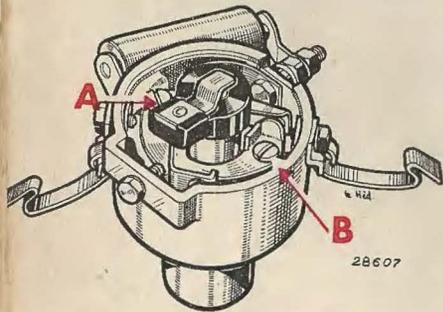
Vérifiez l'état des contacts des rupteurs et leur écartement ; il doit être de 0,4 mm.

Le polissage des contacts se fait avec une lime spéciale ; n'employez jamais de toile émeri.

Si un réglage s'impose, procédez comme suit :

Les contacts étant maintenus séparés par la came :

- 1° Desserrez la vis de blocage ;
- 2° Tournez la vis excentrique de réglage (à droite pour rapprocher les contacts) ;
- 3° Resserrez la vis de blocage après vérification de l'écartement des contacts.

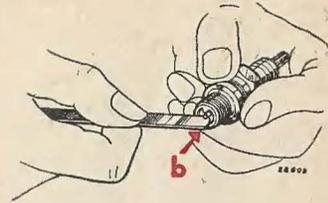


A. Vis de blocage. | B. Vis de réglage.

Vérifiez souvent ...

BOUGIES.

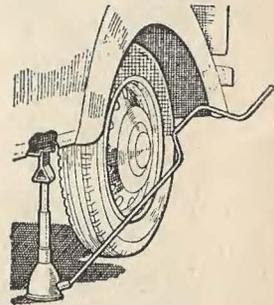
Nettoyez les bougies avec une brosse métallique et vérifiez l'écartement des électrodes (0,6 à 0,7 mm).



CHANGEMENT DE ROUE.

Changer une roue est chose facile. Avant d'utiliser le cric, serrez le frein à main, enlevez l'enjoliveur à l'aide d'un tournevis et débloquez les écrous de fixation de roue.

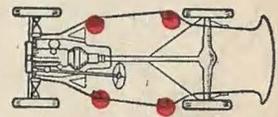
Deux emplacements spéciaux, l'un vers l'avant, l'autre vers l'arrière, sont prévus sur la face inférieure de chaque longeron pour recevoir la tête de cric.



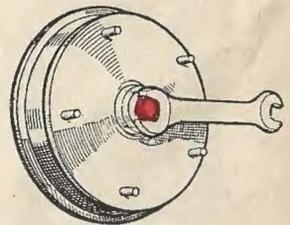
RATTRAPAGE DU JEU DES ROUES.

Nous vous conseillons de faire exécuter ce travail par notre agent.

- 1° Mettez la voiture sur cales.
- 2° Enlevez les enjoliveurs et, sur les roues avant, le bouchon du moyeu.
- 3° Dégoupillez l'écrou de fusée, resserrez en tournant la roue et en la frappant de quelques coups de maillet.
- 4° Resserrez à nouveau l'écrou de fusée puis revenez en arrière de 1/8 ou 1/6 de tour suivant la position du trou de goupille.
- 5° Vérifiez que la roue tourne sans résistance à droite et à gauche et que le jeu axial n'est pas sensible.
- 6° Regoupillez.



Emplacement du cric sur le châssis

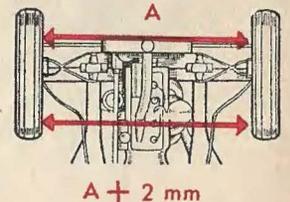


NOTA. — Un écrou trop serré peut provoquer la rupture d'un roulement pendant la marche. Un léger jeu est toujours préférable à un serrage exagéré.

PINCEMENT DES ROUES AVANT.

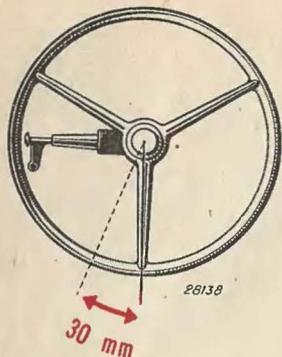
Le pincement incorrect des roues avant provoque souvent une usure anormale des pneus. Les roues doivent converger vers l'avant.

Si on mesure l'écartement entre deux points des jantes à hauteur du centre et que, ayant fait avancer la voiture de façon que les roues effectuent un demi-tour, on mesure à nouveau l'écartement entre les deux mêmes points, la différence des mesures effectuées doit être de 2 mm ; sinon faites-le régler par notre concessionnaire.



A + 2 mm

... On oublie toujours !



DIRECTION.

Les roues étant en ligne droite, il ne doit pas y avoir plus de 30 mm de jeu à la jante du volant.

Le réglage de la direction comporte :

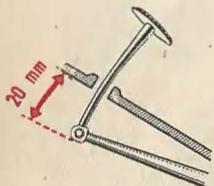
- 1° Le réglage du jeu de la vis de direction ;
- 2° Le réglage longitudinal de l'arbre support de levier de direction.

- 3° Le réglage du jeu de denture.

Nous vous conseillons de faire exécuter ces travaux par l'un de nos agents.

PÉDALE DE DÉBRAYAGE.

Lorsqu'on appuie sur la pédale au repos, celle-ci doit parcourir environ 20 mm avant d'agir sur l'embrayage. Cette distance, que l'on appelle garde de la pédale, peut être réglée en agissant sur la biellette qui relie la pédale de débrayage au relais de débrayage.



FREINS.

Vérifiez fréquemment le niveau dans le réservoir à liquide de frein (20 mm du bord supérieur), ainsi que l'étanchéité des canalisations.

PURGE DES FREINS.

Une rentrée d'air accidentelle dans les canalisations peut rendre nécessaire la purge des freins.

Procédez de la façon suivante :

- 1° Retirez le bouchon caoutchouc monté sur la vis pointeau de purge d'un cylindre de roue ;
- 2° Enfoncez le tube d'écoulement sur le tube support de vis pointeau ;

- 3° Plongez l'extrémité libre du tube dans un verre contenant du liquide de frein ;

- 4° Tournez d'un demi-tour la vis pointeau ;
- 5° Appuyez quelques coups secs sur la pédale de frein et laissez-la remonter lentement jusqu'à ce que le liquide s'écoulant par le tube ne contienne plus de bulles d'air ;

- 6° Rebloquez la vis pointeau, retirez le tube et remettez en place l'obturateur caoutchouc.

Répétez les mêmes opérations sur chaque roue ;

- 7° Remettez le bouchon du réservoir et son joint.



Pendant la purge, vérifiez le niveau dans le réservoir à liquide de frein, de façon à éviter de nouvelles entrées d'air.

NOTA. — Le liquide qui a été recueilli dans le récipient d'écoulement ne doit pas être réemployé (sauf filtrage soigné).

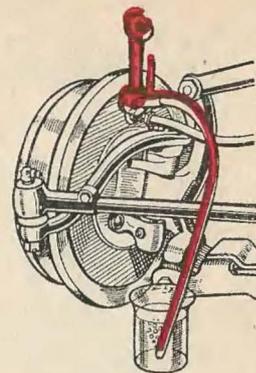
RÉGLAGE DES SEGMENTS DE FREINS.

Chaque segment est à régler séparément.

- 1° Soulevez la roue.

- 2° A l'aide d'une clé, agissez sur la came de réglage jusqu'à ce que le segment touche au tambour, s'en assurer en tournant la roue à la main, puis ramenez la came de réglage en arrière jusqu'à ce que la roue tourne librement.

Le réglage s'effectue de façon semblable pour les roues avant et arrière.



INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT DES FREINS HYDRAULIQUES ET REMÈDES.

Élasticité à la pédale.

Un peu d'air dans les canalisations, faites la purge.

La pédale va au plancher.

Jeu excessif entre les segments de freins et les tambours, ou plus assez de liquide ; réglez les segments ou faites le plein du réservoir.

Pertes de liquide.

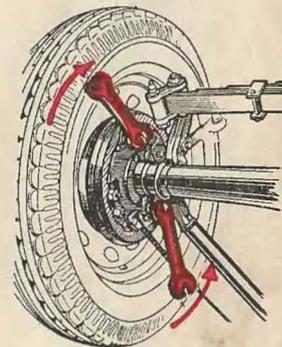
Resserrez les raccords qui fuient et faites vérifier le maître-cylindre.

Les freins restent bloqués ou chauffent.

Ressort de rappel trop faible ou mâchoires grippées ; changez le ressort ou graissez les axes d'articulations.

Le piston du maître-cylindre ne revient pas.

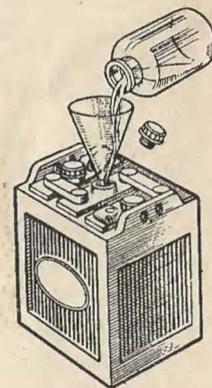
Pièces détériorées par mauvais liquide ; nettoyez les pièces à l'alcool, remplissez avec du liquide Lockheed n° 5 et faites la purge.



SOIGNEZ VOTRE BATTERIE D'ACCUMULATEURS.

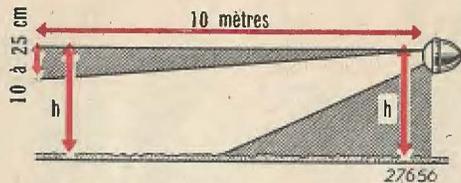
Vérifiez le niveau de l'électrolyte, il doit dépasser le niveau des plaques d'un centimètre.

Rétablissez le niveau exclusivement avec de l'eau distillée ou de l'eau de pluie.



La mécanique est aveugle...

...il y a des pièces qui se règlent



RÉGLAGE DES PHARES

Pour être conformes au code de la route, vos phares doivent être correctement réglés.

1° Disposez la voiture normalement chargée sur un sol bien plat, et placez son avant

en face et à 10 mètres d'un mur ou d'un obstacle perpendiculaire au sol ;

2° Vérifiez que les stries des projecteurs sont verticales ;

3° Mesurez la hauteur du centre de la glace au sol ;

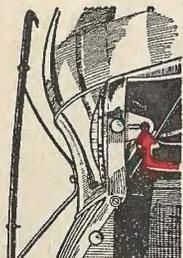
4° Allumez l'éclairage code (masquez un phare pour régler l'autre). Mesurez la hauteur au-dessus du sol à partir de laquelle le mur ou l'obstacle cesse d'être éclairé.

Cette hauteur doit être inférieure à celle du centre de la glace au sol d'une quantité comprise entre dix centimètres au moins et vingt-cinq centimètres au plus.

En outre, la coupure doit être parallèle au sol.

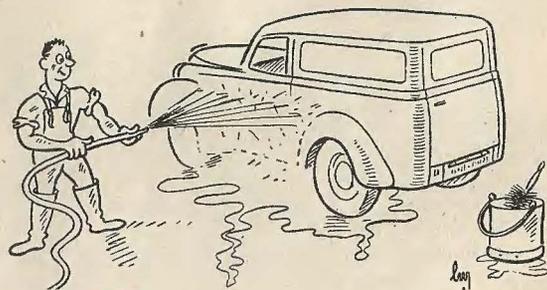
5° Effectuez ce réglage en faisant varier l'inclinaison du projecteur après desserrage de l'écrou E du support situé à la partie supérieure à l'intérieur du capot.

NOTA. — Les lampes homologuées, contrôlées et marquées « Renault » sur le culot, sont fabriquées de telle façon que l'éclairage « phares » soit bien réglé lorsque l'éclairage code l'a été comme indiqué ci-dessus.



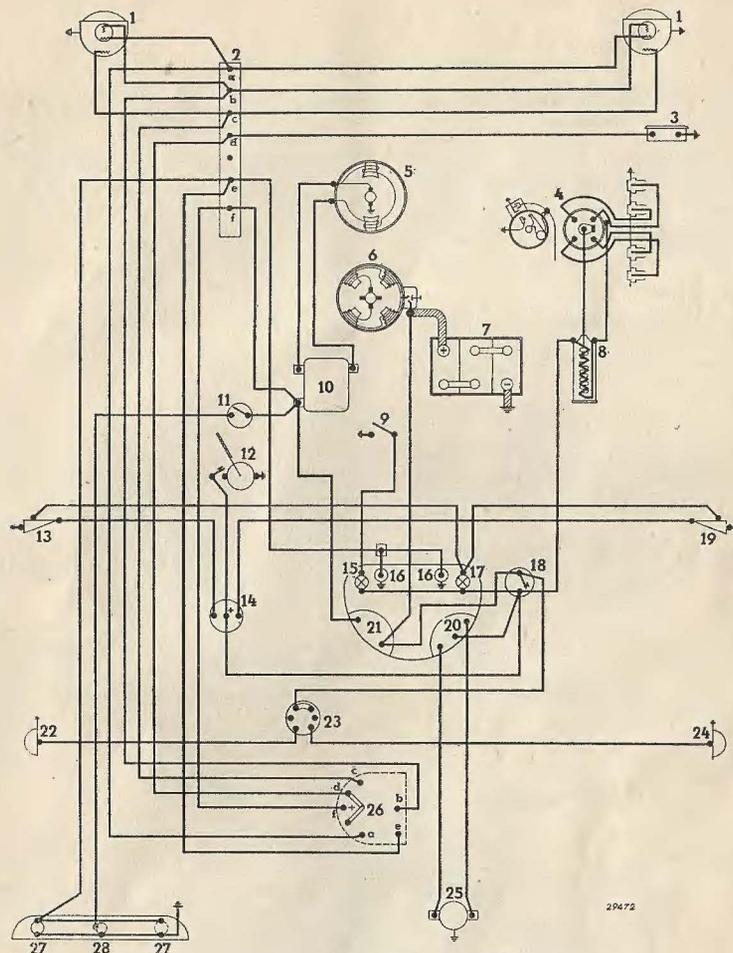
E

Phares	Lampe « phare-code » 6 volts, 36 watts, 2 plots, 3 ergots. Jaune lisse.
Feux clignotants	Lampe \varnothing 25, 6 volts, 15 watts, 1 plot, 2 ergots.
Tableau de bord et Feux de stationnement	Lampe « mignonnette », 6 volts, 1,5 watt.
Lanternes	Lampe navette 10 x 39, 6 volts, 4 watts.
Feux arrière et Stop	Lampe navette 10 x 43, 6 volts, 4 watts.



Entretien c'est prévenir
Suivez nos conseils !

SCHÉMA D'INSTALLATION ÉLECTRIQUE



1. Phares.
2. Plaque raccord avant :
a) feu route.
b) feu code.
c) feu ville.
d) avertisseur.
e) lanterne arrière.
f) feu stop.
3. Avertisseur.
4. Distributeur.
5. Dynamo.
6. Démarreur.
7. Batterie.
8. Bobine.
9. Mano-contact.
10. Régulateur de tension.
11. Contacteur de stop.
12. Essuie-glace.
13. Flèche gauche.
14. Inverseur flèches.
15. Témoin mano-contact.
16. Eclairage tableau.
17. Témoin flèches.
18. Commutateur d'allumage.
19. Flèche droite.
20. Indicateur de niveau d'essence.
21. Ampèremètre.
22. Feu de stationnement gauche.
23. Inverseur feux de stationnement.
24. Feu de stationnement droit.
25. Jauge sur réservoir.
26. Commutateur de signalisation.
27. Lanterne arrière.
28. Feu stop.

INCIDENTS DE ROUTE

ALIMENTATION.

La panne sur route en général, provient de l'alimentation ou de l'allumage.

Le bouchon filtre vissé sous l'arrivée d'essence au carburateur préalablement desserré, actionnez la pompe à la main.

a) *L'essence s'écoule, mais le débit est faible.*

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

La canalisation est partiellement bouchée ou écrasée.

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

b) *L'essence coule, le débit est normal.*

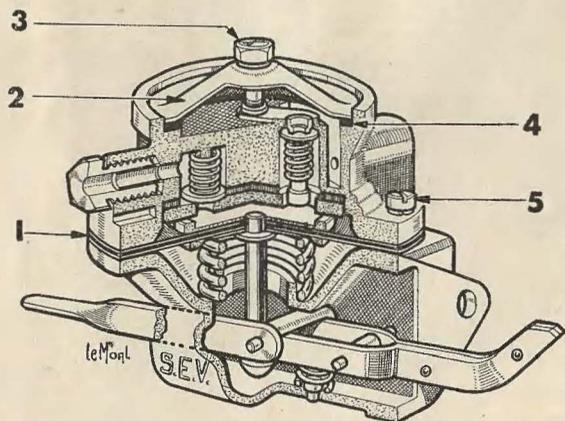
— L'un des gicleurs est bouché ; les démonter et les souffler (ne jamais utiliser un objet métallique pour les déboucher).

c) *L'essence déborde du carburateur* (voir page 14) lorsque le moteur tourne ou que la pompe est actionnée à la main.

— Flotteur percé ou pointeau coincé.

d) *L'essence tombe goutte à goutte de la pompe* lorsque le moteur tourne au ralenti, la voiture arrêtée.

— La membrane de la pompe à besoin d'être changée. (Il faut disposer d'un joint neuf.)



30215

ALLUMAGE.

a) *Pas d'allumage.*

— Mauvais contact d'un fil d'allumage.

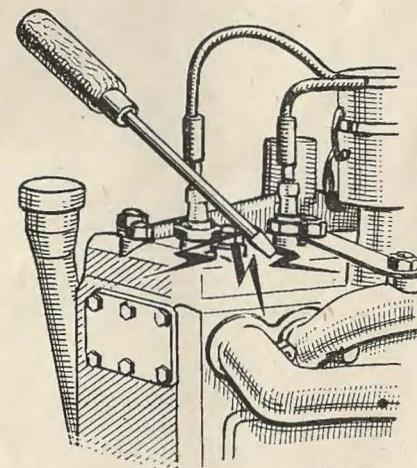
— Bobine détériorée (très rare).

Pour essayer la bobine, détachez un fil de bougie, présentez l'extrémité libre à 1 cm d'une partie métallique du moteur ; mettez le contact et tournez le moteur à la main. Si vous tirez une étincelle de 1 cm au bout du fil détaché tenu à la main, votre bobine est bonne.

b) *Ratés d'allumage.*

Bougie défectueuse.

Décelez la bougie en cause à l'aide d'un tournevis à manche en bois en mettant successivement chaque bougie à la masse ; si pour l'une d'elles le régime du moteur est inchangé on peut en conclure qu'elle est défectueuse (écartement incorrect des électrodes, bougie encrassée, isolant cassé).



30254

ROULEZ ÉCONOMIQUEMENT...

CARBURANT.

Prenez votre essence chez un revendeur d'une marque réputée, dont le débit de vente est suffisamment grand pour que vous soyez assuré d'avoir une essence fraîche qui n'a pas accumulé les poussières et les dépôts de fond de réservoir.

VITESSE.

Conduisez à une vitesse modérée.

STATIONNEMENT.

Dès que votre voiture est arrêtée, ne serait-ce que pour quelques minutes, arrêtez votre moteur.

ARRÊTS.

Si possible, ralentissez graduellement pour vous arrêter, vous économiserez à la fois le carburant, les freins et les pneumatiques.

ACCÉLÉRATIONS.

Accélérez graduellement, les accélérations rapides fatiguent inutilement les organes de la voiture et coûtent cher.

PNEUS.

Maintenez les pneus convenablement gonflés. (Voir caractéristiques.)

GRAISSAGE.

Maintenez le moteur et le châssis convenablement graissés. Un bon graissage réduit les frottements et par suite l'usure au minimum.



Le bon cavalier soigne son cheval

Le bon conducteur respecte la mécanique

POUR BÉNÉFICIER DE LA GARANTIE

Tous nos véhicules sont garantis pendant six mois à dater du jour de la facture et suivant les modalités de nos conditions générales de vente mentionnées sur la carte de garantie et de service qui vous a été remise à la livraison. Conservez précieusement cette carte qui vous sera demandée si vous invoquez la garantie. Suivez rigoureusement les recommandations qui y sont mentionnées et dont le respect constitue la condition de la garantie.



MIEUX VAUT PRÉVENIR.

Lorsque vous aurez beaucoup roulé, n'attendez pas la complète usure des organes fatigués, ne courez pas le risque d'une réparation importante, demandez à nos concessionnaires de *vérifier périodiquement* le moteur, la direction, les freins. Ménagez vos pneus en faisant contrôler le pincement des roues.



PEUT-ÊTRE EST-CE PLUS GRAVE ?

Après des milliers de kilomètres, il arrive un jour où votre moteur est fatigué, à bout de souffle. Il faut le réviser entièrement, le réaléser, changer des pièces... condamner votre voiture à une immobilisation plus ou moins longue.

Pour vous éviter toute attente, nous avons mis sur pied une organisation *d'organes standard* qui vous permet d'échanger votre moteur usagé contre un moteur du même type entièrement révisé dans nos Usines et délivré à un prix forfaitaire avec une garantie de trois mois. Tous les concessionnaires Renault ont à leur disposition des stocks d'organes révisés qui leur permettent de vous satisfaire dans le plus bref délai.



TABLE DES MATIÈRES

CARACTÉRISTIQUES	2
COMMANDES	7
CONDUITE DE LA VOITURE	9
ENTRETIEN	13
SCHÉMA D'INSTALLATION ÉLECTRIQUE	19

<p>A. Accumulateurs . 11-17 Allumage 7-14 Ampèremètre .. 8</p> <p>B. Bougies 15</p> <p>C. Capot (fermet^{re}) 8 Caractéristiques 2 Carburateur ... 13 Compteur 8 Courroie de ventilateur 14</p> <p>D. Débrayage 10-16 Démarreur 9 Direction 16</p> <p>E. Éclairage 8 Essuie-glace ... 8</p>	<p>F. Filtre à air 13 Freins 7-16 Frôid 11</p> <p>G. Garantie 23</p> <p>I. Identification .. 5 Incidents de route 20-21</p> <p>M. Moteur 9</p> <p>P. Phares 18 Planche de bord 6</p> <p>R. Radiateur 11 Rodage 12 Roues 15</p> <p>S. Serrures 8 Signalisation .. 8 Soupapes 13 Starter 7- 9</p>
--	--

**300
KG**

De temps à autre ,

Graisser les paliers d'essuie-glace, les articulations du capot, les charnières, les serrures, la rotule du levier de changement de vitesses, etc... avec de l'huile de vaseline ou de l'huile moteur. (SAE 20)

ENERGOL	ESSO	HUILESRENAULT	MOBIL OIL	SHELL
ENERGOL AUTO SAE 20 W	ESSO HANDY-OIL	HUILE DE VASELINE RENAULT	MOBILBURETTE	SHELL DONAX A I

RESSORTS de SUSPENSION

Après nettoyage des ressorts, soulever le châssis pour disjoindre les lames de ressorts et huiler à l'aide d'une seringue.

L'huile de vidange du moteur convient parfaitement.

FOURGONNETTE

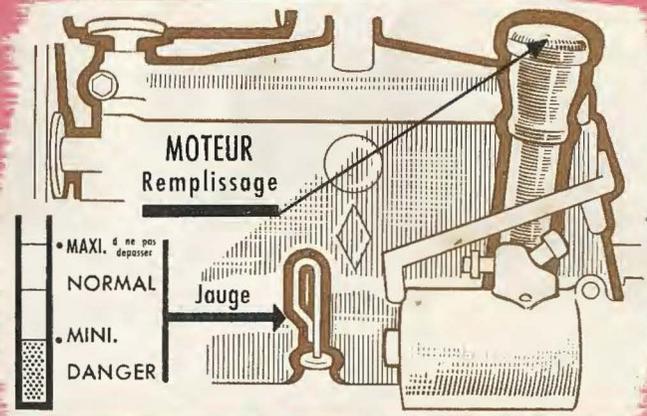


TABLEAU DE GRAISSAGE

BREAK

Utilisez les lubrifiants des marques désignées ci-contre. Celles-ci sont indiquées sans aucun ordre préférentiel.

Tous les 500 Km



HUILE MOTEUR

	ENERGOL	ESSO	HUIL.RENAULT	MOBIL OIL	SHELL
Froid	ENERGOL AUTO SAE 10 W	ESSO MOTOR OIL 10	HUILE RENAULT 10 W	MOBIL OIL ARCTIC SPECIAL	SHELL X 100 10 W
rigoureux	ENERGOL AUTO SAE 20 W	ESSO MOTOR OIL 20	HUILE RENAULT 20	MOBIL OIL ARCTIC	SHELL X 100 20/20 W
Hiver	ENERGOL AUTO SAE 30	ESSO MOTOR OIL 30	HUILE RENAULT 30	MOBIL OIL A	SHELL X 100 30
Eté					

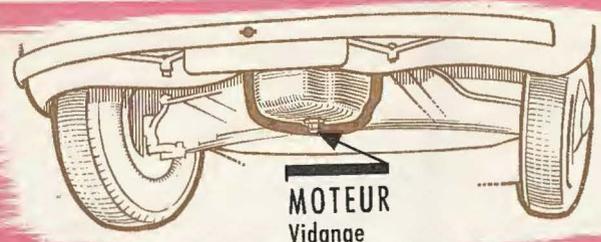
**300
KG**

Tous les 2500 Km

HUILE MOTEUR

Froid
rigoureux
Hiver
Eté

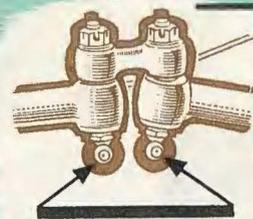
ENERGOL	ESSO	HUILESRENAULT	MOBIL OIL	SHELL
ENERGOL AUTO SAE 10 W	ESSO MOTOR OIL 10	HUILE RENAULT 10 W	MOBIL OIL ARCTIC SPECIAL	SHELL X 100 10 W
ENERGOL AUTO SAE 20 W	ESSO MOTOR OIL 20	HUILE RENAULT 20	MOBIL OIL ARCTIC	SHELL X 100 20/20 W
ENERGOL AUTO SAE 30	ESSO MOTOR OIL 30	HUILE RENAULT 30	MOBIL OIL A	SHELL X 100 30



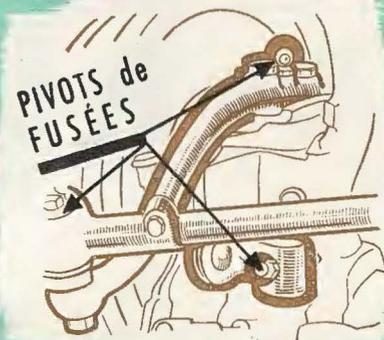
MOTEUR
Vidange

GRAISSE pour DIRECTION

ENERGOL	ESSO	HUILES RENAULT	MOBIL OIL	SHELL
ENERGOL CHASSIS	ESSO CHASSIS GREASE L	RENAULT CARTER F	MOBIL COMPOUND ou Mobilgrease N° 2	SHELL RETINAX A ou RETINAX C



**ARTICULATIONS
de BIELLES
de DIRECTION**



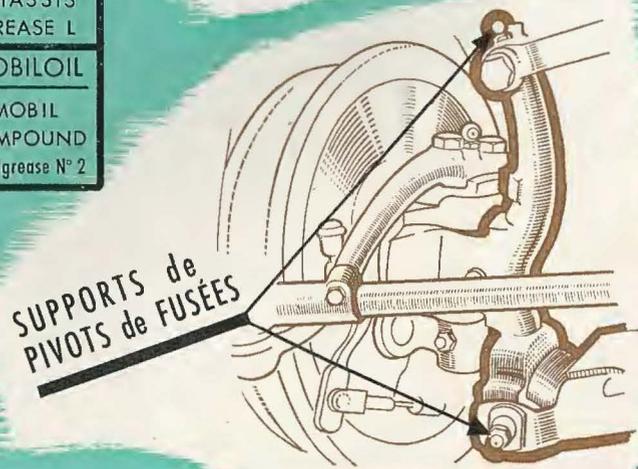
**PIVOTS de
FUSÉES**

GRAISSE CHASSIS

ENERGOL	ESSO
ENERGOL CHASSIS	ESSO CHASSIS GREASE L
HUILESRENAULT	MOBIL OIL
RENAULT CARTER F ou GSP	MOBIL COMPOUND Mobilgrease N° 2
SHELL	
SHELL RETINAX A ou RETINAX C	



**AXE de
commande de
DIRECTION**



**SUPPORTS de
PIVOTS de FUSÉES**



**COMMANDE de
TACHYMÈTRE**



**JUMELLES
de RESSORTS
ARRIERE**

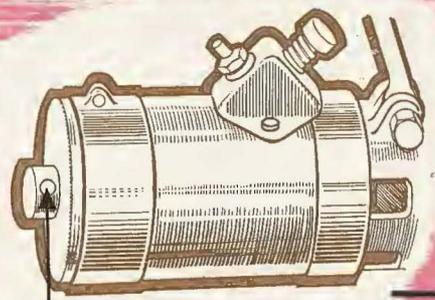


**300
KG**

Tous les 5 000 Km

HUILE MOTEUR

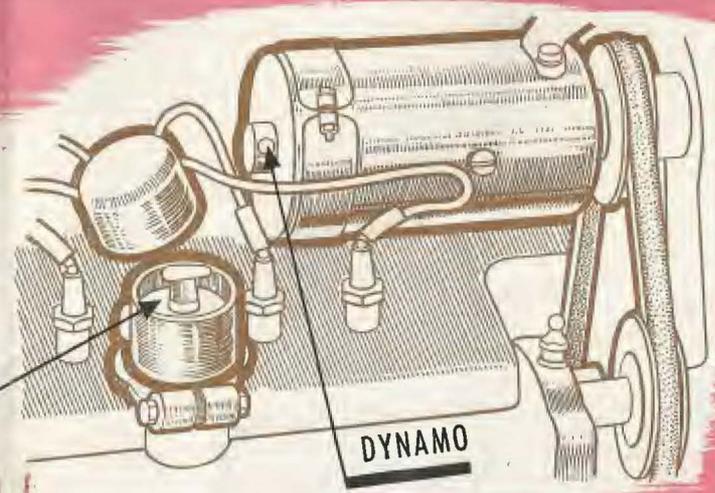
ENERGOL	ESSO	HUILESRENAULT	MOBILOIL	SHELL
ENERGOL AUTO SAE 20 W	ESSO MOTOR OIL 20	HUILE RENAULT 20	MOBILOIL ARCTIC	SHELL X 100 20 / 20 W



DEMARREUR

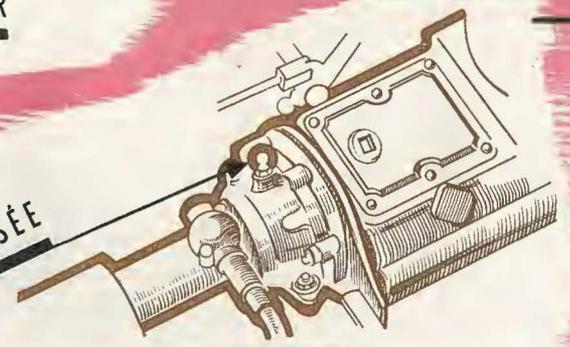
DISTRIBUTEUR

Retirer le couvercle et mettre quelques gouttes d'huile sur la came et dans le fond du boîtier.



DYNAMO

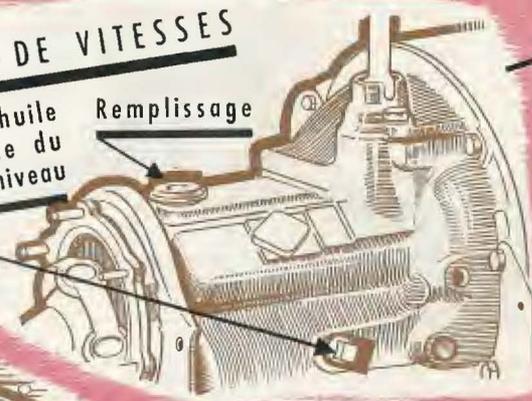
ROTULE de POUSSÉE



BOITE DE VITESSES

Amener l'huile à l'orifice du bouchon niveau

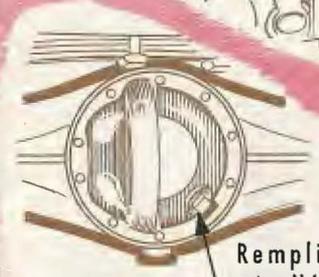
Remplissage



HUILE pour BOITE et PONT

Pays tempérés
Pays tropicaux

ENERGOL	ESSO	HUILESRENAULT	MOBILOIL	SHELL
ENERGOL CARTER SAE 90 EP	ESSO XP Compound SAE 90 EP	HUILE RENAULT CARTER EP	MOBILUBE GX 90	SHELL SPIRAX 90 EP
ENERGOL CARTER SAE 140 EP	ESSO XP Compound SAE 140 EP	HUILE RENAULT CARTER H	MOBILUBE GX 140	SHELL SPIRAX 140 EP



PONT ARRIÈRE

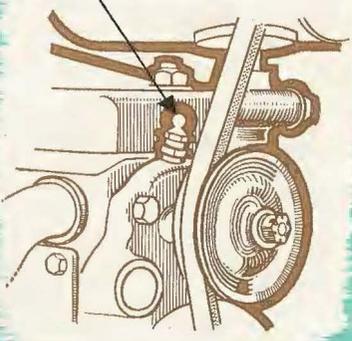
Remplissage et Niveau

Amener l'huile à l'orifice du bouchon niveau

**300
KG**

Tous les 10 000 Km

POMPE à EAU

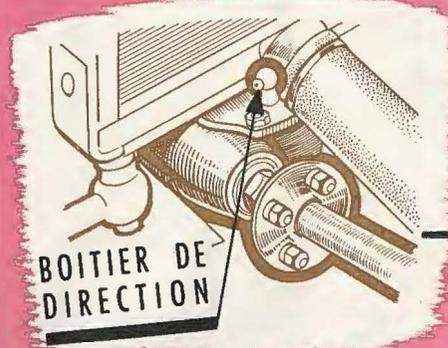


GRAISSE pour ROULEMENTS

ENERGOL	ESSO	HUILESRENAULT
ENERGOL LC 2 ou ENERGREASE N 2	ESSO BEARING GREASE	RENAULT ROULEMENTS LC
MOBILOIL	SHELL	
MOBILGREASE N° 5	SHELL	
MOBILGREASE M.P	RETINAX A	

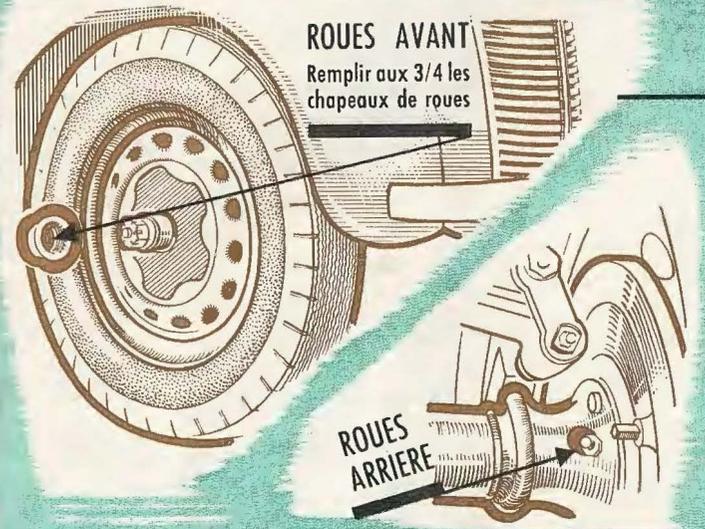
GRAISSE pour POMPE à EAU

ENERGOL	ESSO	HUILES RENAULT
ENERGOL POMPE	ESSO WP	GRAISSE RENAULT pour POMPE à EAU
MOBILOIL	SHELL	
MOBILGREASE N° 6	SHELL RETINAX P ou A	



BOITIER DE DIRECTION

Utilisez les **Huiles** pour **Boîte et Pont** préconisées ci-dessous pour les pays tropicaux



ROUES AVANT

Remplir aux 3/4 les chapeaux de roues

ROUES ARRIERE

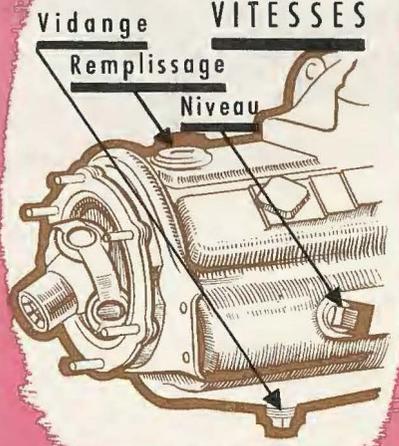
PONT ARRIERE



Vidange

Remplissage

BOITE DE VITESSES



Vidange

Remplissage

Niveau

HUILE pour BOITE et PONT

Pays tempérés
Pays tropicaux

ENERGOL	ESSO	HUILESRENAULT	MOBILOIL	SHELL
ENERGOL CARTER SAE 90 EP	ESSO XP Compound SAE 90 EP	HUILE RENAULT CARTER EP	MOBILUBE GX 90	SHELL SPIRAX 90 EP
ENERGOL CARTER SAE 140 EP	ESSO XP Compound SAE 140 EP	HUILE RENAULT CARTER H	MOBILUBE GX 140	SHELL SPIRAX 140 EP

