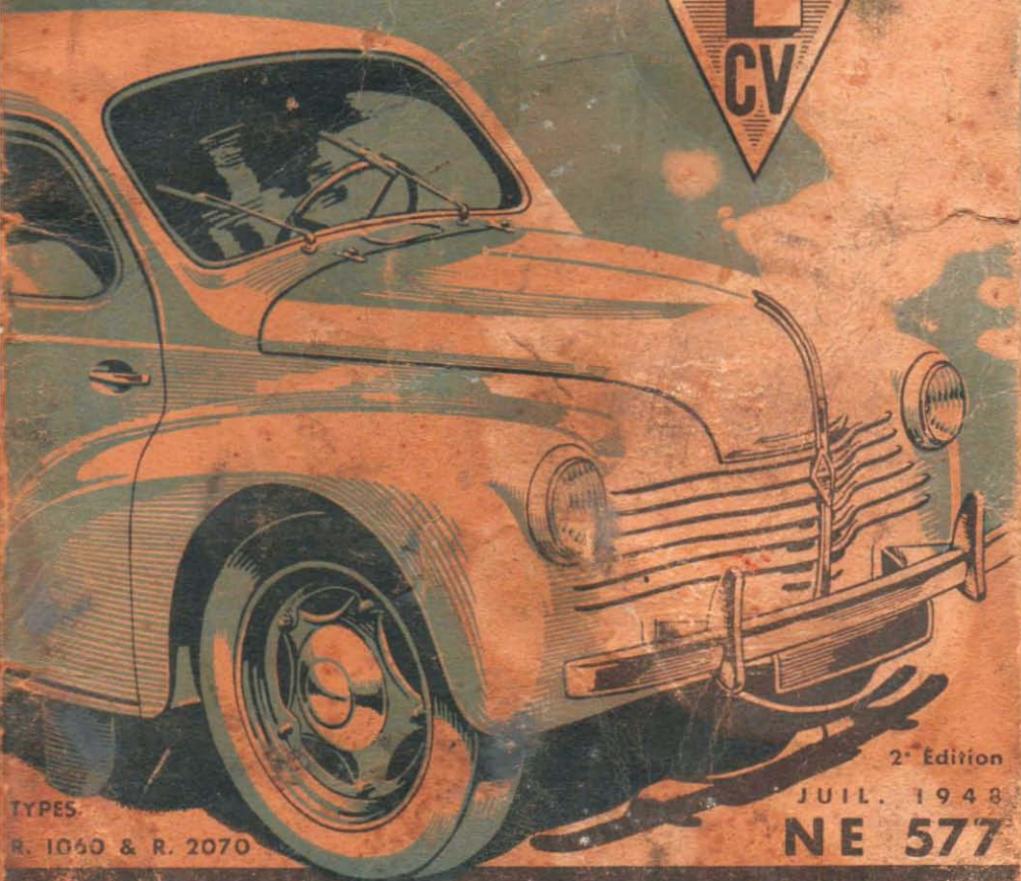


# RENAULT

REGIE NATIONALE



2<sup>e</sup> Edition

JUIL. 1948

NE 577

TYPES.

R. 1050 & R. 2070

## NOTICE D'ENTRETIEN

**V**OUS venez de prendre le volant de votre nouvelle 4 CV et vous êtes sans doute agréablement surpris des satisfactions qu'elle vous procure : douceur de conduite, reprises brillantes, suspension remarquable... Vous n'en attendiez pas tant, est-ce vrai ?

Ces joies nouvelles, vous les apprécierez longtemps car la 4 CV est bien construite et robuste. Vous pourrez cependant en découvrir d'autres lorsque vous la connaîtrez mieux. Peu à peu, vous éprouverez son charme et saurez en tirer le maximum d'agrément, tout en roulant de la façon la plus économique.

Mais n'oubliez pas que toute mécanique a besoin d'être entretenue pour fonctionner avec un bon rendement. En effectuant en temps utile les opérations indispensables vous n'aurez jamais le moindre ennui.

La 4 CV se prête d'ailleurs merveilleusement à ces opérations périodiques. Voiture économique à tous points de vue, elle a été conçue précisément avec le souci de réduire au maximum les frais d'entretien courant et de réglage. Tous ses organes mécaniques, réunis en un seul bloc, à l'arrière, sont facilement accessibles.

SANS SE SALIR, le conducteur vérifie le niveau d'huile, change une bougie, règle le ralenti du carburateur...

SANS DIFFICULTÉS, la Station-Service effectue le graissage général, procède à la vidange, surveille la batterie...

Nous avons rédigé cette notice pour attirer votre attention sur quelques points essentiels et vous permettre de conserver votre 4 CV longtemps en bon état.

Nous voudrions aussi vous rappeler que les 3.000 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 et vous offrira les conditions les plus avantageuses grâce à :

- Un outillage moderne et standardisé.
- Un personnel qualifié connaissant parfaitement la 4 CV.
- Des méthodes de travail uniformes, mises au point par le constructeur.
- L'utilisation de pièces de rechange d'origine, les seules pièces donnant toute garantie d'interchangeabilité et de qualité.

LA 4 CV EST UNE VOITURE NOUVELLE, CONFIEZ-LA AUX AGENTS DE LA MARQUE.

Ils savent comment la prendre... et vous donneront de bons conseils.

# CARACTÉRIQUE

BERLINE TYPE R 1060 ET

## A. Moteur.

Moteur .....	Type 662
Cycle .....	4 temps
Nombre de cylindres .....	4
Alésage .....	55 mm
Course .....	80 mm
Cylindrée .....	760 cm <sup>3</sup>
Compression .....	6,7
Puissance à 4000 tr/mn .....	18 ch
Carburateur .....	Solex 22 IAC
Réglages linéaire et angulaire de la distribution (avec jeux de soupapes théoriques de 0,2 mm pour l'aspiration et 0,3 pour l'échappement).	
Ouverture aspiration (avant P.M.H.) .....	linéaire 0,3 mm
Fermerture aspiration (après P.M.B.) .....	angulaire 6°
Ouverture échappement (avant P.M.B.) .....	4 mm 30°
Fermerture échappement (après P.M.H.) .....	9 mm 45°
(Jeu des culbuteurs pour moteur froid) :	0,4 mm 7°
Aspiration et échappement .....	0,1 mm
Écartement des contacts des vis platinées du distributeur .....	0,4 mm
Calage du distributeur .....	0° ou P.M.H.
Avance à l'allumage .....	Automatique 30°
Avance maximum à l'allumage à 4.000 tr/mn .....	1-3-4-2
Ordre d'allumage (le cylindre n° 1 est du côté volant)	Renault 14 S 8
Bougies (normales, diamètre 14) .....	0,4 mm
Écartement des électrodes des bougies .....	

## B. Châssis.

Embrayage .....	Monodisque fonctionnant à sec
Changement de vitesse :	
Première et marche arrière .....	Par baladeur
Deuxième et troisième .....	Prise constante et synchromesh
Rapport des vitesses :   Vitesse à 4000 tr/mn :	
1 <sup>re</sup> vitesse .....	3,7   1 <sup>re</sup> vitesse .....
2 <sup>e</sup> vitesse .....	1,85   2 <sup>e</sup> vitesse .....
3 <sup>e</sup> vitesse .....	1,07   3 <sup>e</sup> vitesse .....
Marche arrière .....	3,7   87 km
Direction .....	A crémaillère
Roues avant .....	Indépendantes
Pincement des roues avant .....	0 à 2 mm
Angle de chasse .....	10°
Carrossage (en charge) .....	1° 30'
Roues arrière .....	Indépendantes
Couple conique .....	7×33
Cardans d'arbre de roues .....	A aiguilles
Jantes .....	135×400

# ES MECANIQUES

## FOURGONNETTE TYPE R 2070

Pneumatiques .....	135×400 5,0×15
Pression de gonflement :	
Avant .....	1 kg
Arrière .....	1,6 kg
Ressorts de suspension .....	Hélicoïdaux
Amortisseurs .....	Hydrauliques
Freins :	
Au pied .....	Hydrauliques
A main .....	4 roues
	Mécaniques
	roues arrière

### C. Caractéristiques générales.

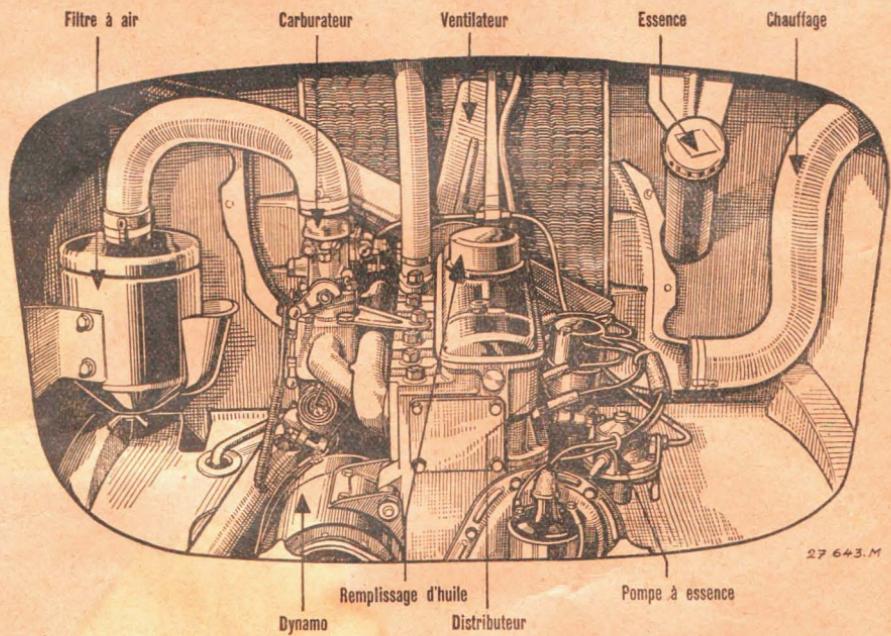
Empattement .....	2,10 m
Voie avant .....	1,19 m
Voie arrière .....	1,19 m
Longueur hors tout .....	3,61 m
Largeur hors tout .....	1,43 m
Hauteur totale approximative à vide .....	1,44 m
Diamètre de virage minimum .....	8,40 m
Garde au sol .....	0,18 m
Poids à vide en ordre de marche .....	560 kg
Charge utile :   Berline .....	320 kg
Fourgonnette .....	
Consommation normale en combustible .....	200 kg (non compris le conducteur)
(Sur parcours moyennement accidenté et à 60 km/h de moyenne.)	6 l

### D. Capacités.

Système de refroidissement (eau) .....	4,6 l
Moteur (huile) .....	2 l
Bloc-mécanisme .....	1 l
Réservoir à liquide de frein (y compris canalisations) .....	0,6 l
Réservoir à combustible .....	27,5 l

*Qui souvent se pèse  
bien se connaît...*

*Qui bien se connaît  
bien se porte...*



# IDENTIFICATION

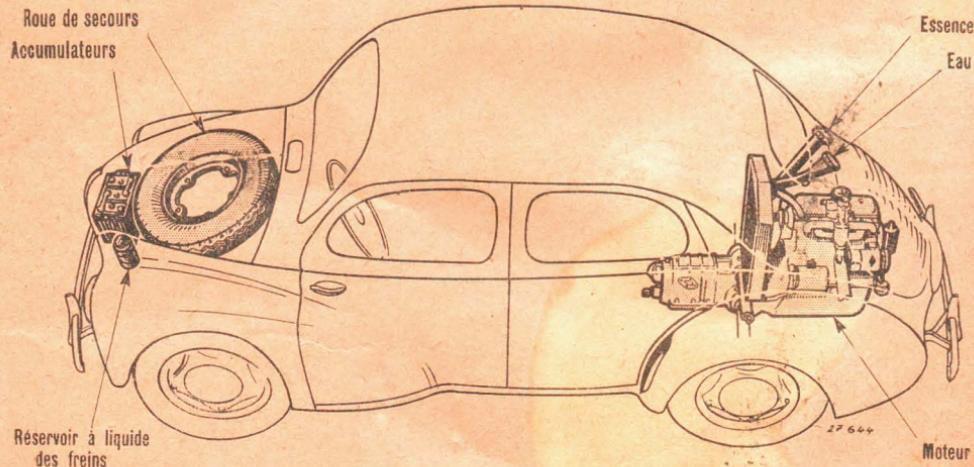
Dans toute correspondance ou commande, n'oubliez jamais d'indiquer :

1° Le type de véhicule, sa puissance et son symbole (indications portées sur votre carte grise).

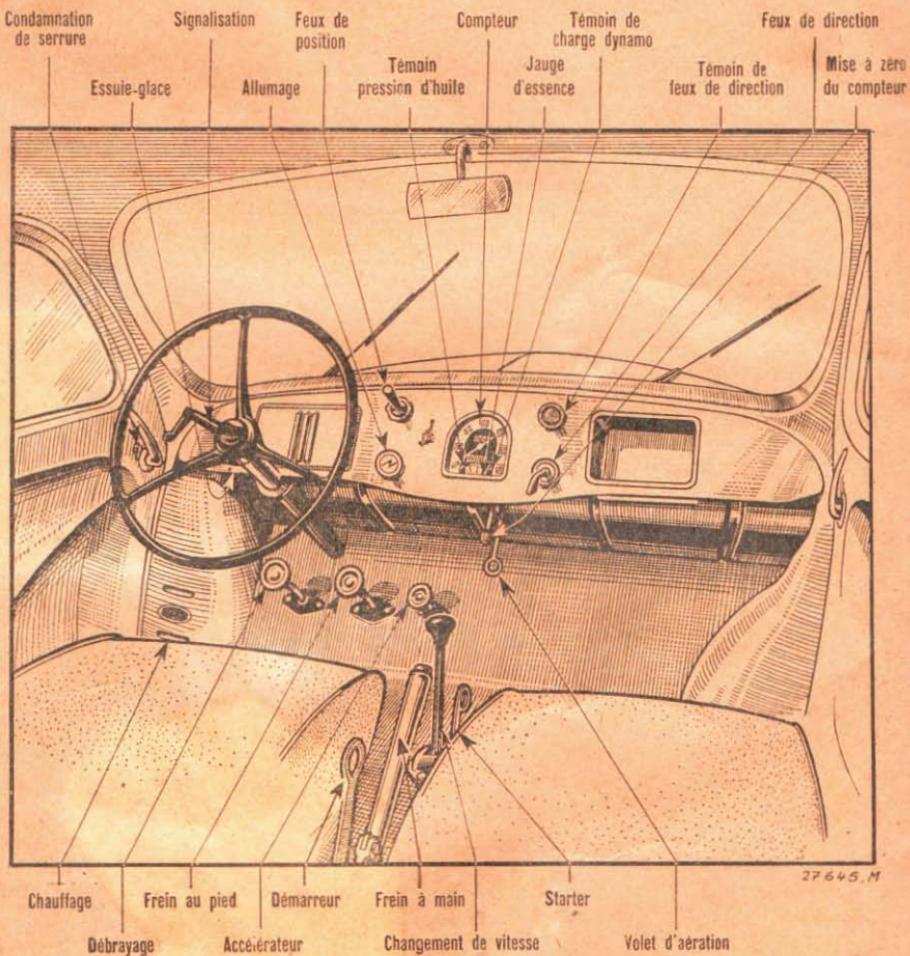
2° Le numéro de livraison du châssis. (Plaque losange placée sensiblement au milieu du tablier : visible lorsque le coffre à bagages est ouvert et la roue de secours relevée.)

3° Le numéro de fabrication ou numéro de châssis. (Plaque ovale supérieure fixée sur le côté de la planche tablier ; visible lorsque le coffre à bagages est ouvert.)

4° Le numéro de moteur. (Sur la plaque rectangulaire fixée sur le carter-cylindres à droite et vers l'arrière.)



L'entretien est facilité par l'accessibilité aux différents organes.

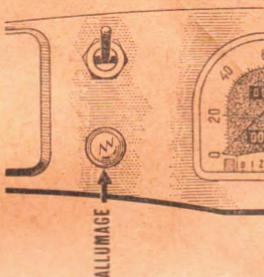


# COMMANDES ET TABLEAU DE BORD

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 ; il alimente en outre, la jauge d'essence et les lampes témoins.



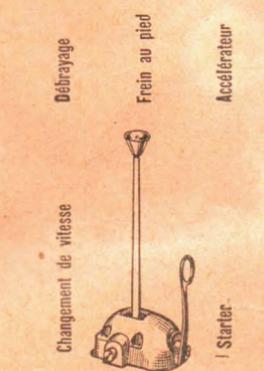
## STARTER.

Un petit levier articulé, sur le côté droit du support du levier de changement de vitesse, commande un dispositif de départ. Lorsque le moteur est froid, il faut tirer le levier vers le haut. Dans cette position le mélange carburé admis dans les cylindres est riche en essence. (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.



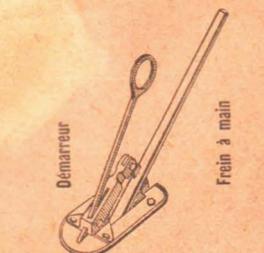
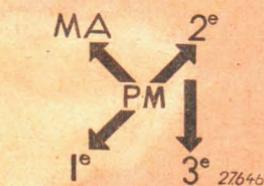
## LEVIERS (Changement de vitesse, frein à main, démarreur).

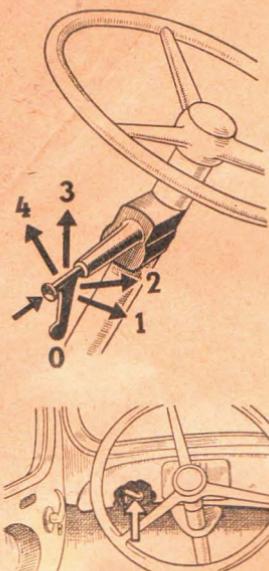
Ils sont placés entre les deux sièges avant.

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

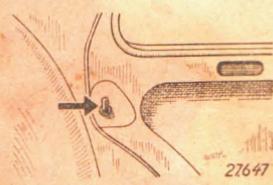
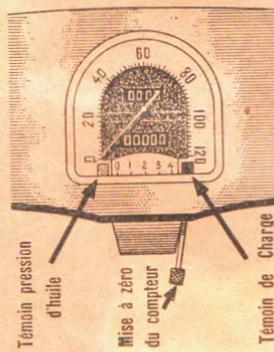
Le levier de frein à main agit sur les roues arrière par l'intermédiaire de câbles sous gaines ; un cliquet le maintient en position de serrage, on libère le cliquet, en agissant sur le bouton poussoir placé en haut du levier.

Le levier de commande de démarreur agit lorsqu'on le tire vers le haut.





Essuie-glace



Le feu vert contrôle le bon fonctionnement de la dynamo ; lorsqu'il s'éclaire, la dynamo ne charge pas.

L'indicateur de niveau d'essence ne fonctionne que lorsque le bouton « Allumage » est tiré ; les graduations qu'il porte correspondent au quart, à la moitié, etc..., de la contenance du réservoir.

## ECLAIRAGE, SIGNALISATION, FEUX INDICATEURS DE DIRECTION ET FEUX DE POSITION.

L'éclairage et la signalisation sont réalisés par un combinateur placé sous le volant de direction.

Quelle que soit la position de la manette, une pression du doigt sur son extrémité actionne l'avertisseur sonore.

La manette commande l'éclairage. En dehors de la position « 0 » (dirigée vers le bas) la manette peut prendre en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, quatre positions successives : lanternes, code, code, phares.

*A chaque position de la manette correspond un léger verrouillage ; ne pas rester dans une position intermédiaire.*

La lanterne « stop » s'allume automatiquement dès qu'on appuie sur la pédale de frein.

Les feux clignotants, indicateurs de direction, sont commandés électriquement à l'aide d'une manette placée sur la planche de bord ; une lampe témoin située au-dessus de la manette permet le contrôle de leur fonctionnement.

Un petit inverseur, manœuvré horizontalement, commande les feux de position.

## ESSUIE-GLACE.

Actionné par un moteur électrique, il est mis en route en tournant, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, une petite manette placée sous la planche de bord.

*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 du tube de direction ; au préalable tirer la manette vers soi pour débrayer la commande électrique.*

## MISE À ZERO 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 en sens inverse des aiguilles d'une montre.

## APPAREILS DE CONTRÔLE.

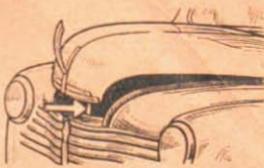
Le feu rouge contrôle le fonctionnement du graissage du moteur ainsi que la température d'eau du radiateur ; la lampe s'allume lorsque l'on met le contact d'allumage et doit s'éteindre lorsque le moteur tourne.

En route, si la lampe rouge s'allume, il y a danger ; s'arrêter immédiatement.

## SERRURES ET FERMETURE DE CAPOT.

Trois portes sont condamnées intérieurement par un petit levier que l'on oriente vers le haut, pour les portes avant gauche et arrière droite et vers le bas pour la porte arrière gauche.

La poignée de la porte avant droite est munie d'une serrure et se ferme à l'aide d'une clé.



A l'avant, la poignée du coffre à bagages munie également d'une serrure, utilise la même clé. Pour ouvrir le coffre à bagages, tirez la poignée vers l'avant et après avoir soulevé légèrement le couvercle, effectuez une légère pression sur le crochet de sécurité pour le dégager.



## CLIMATISATION.

L'été un apport d'air frais est obtenu à l'aide d'un volet placé sur l'auvent, commandé par une tige accessible sous la planche de bord.

L'hiver, deux écopes, placées autour du ventilateur, captent l'air chaud provenant du radiateur et l'envoient vers deux petites trappes placées sur le plancher, près des pieds d'auvent. LES DEUX DEMI-COQUILLES ARRIÈRE DE CES ÉCOPES DOIVENT ÊTRE DÉMONTÉES PENDANT LA PÉRIODE D'ÉTÉ et stockées très soigneusement pour éviter toute déformation.

# 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 28 litres). L'indicateur de niveau d'essence ne fonctionne que lorsque le bouton d'allumage est tiré.

Vérifiez la pression de gonflement des pneus :

1 kg A L'AVANT - 1,6 kg A L'ARRIÈRE.

## MISE EN MARCHE 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 levier du starter.

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

Actionnez le levier de démarrage et laissez-le revenir dès les premières explosions, sans toucher à la pédale d'accélérateur. La lampe émoin rouge s'éteint.

Ne tirez pas sur le levier de démarreur pendant plus de 10 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. Il se peut que la cuve du carburateur soit vide ; dans ce cas, actionnez le levier de pompe à essence. (Ce dernier ne peut être manœuvré que dans une certaine position de rotation du moteur, dans ce cas, tourner le moteur d'un demi-tour à l'aide de la manivelle.)

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 « STARTER » en action ; ce dernier ne doit pas être employé plus longtemps qu'il est nécessaire au réchauffage du moteur.

Pour démarrer un moteur chaud, il est inutile d'utiliser le « Starter ».

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

## 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 recommandé de faire le double débrayage.

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

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.

## UTILISATION PAR TEMPS FROID

Dès que la température ambiante descend au-dessous de + 10°, utilisez le store antigel disposé sur la face avant du faisceau de radiateur. Ce store se manœuvre au moyen d'un anneau placé, au repos, à la partie supérieure du radiateur. L'anneau comporte un crochet et peut être fixé dans quatre positions différentes : au crochet situé sous la tôle supérieure de

dossier ou aux trois trous percés dans la tôle formant gouttière. Au trou de gauche le radiateur est masqué au maximum (temps très froid) ; on le démasque légèrement en utilisant le trou intermédiaire, un peu plus en utilisant le trou de droite et presque complètement si l'on utilise le crochet sous gouttière.

La position décrochée correspond à l'effacement complet du store (voir figure). Les quatre positions correspondent aux températures suivantes : + 10° ; 0° ; - 5° ; - 10°.

Nous attirons votre attention sur l'emploi du rideau antigel pour lequel on devra tenir compte en outre de la température extérieure, du profil de la route, de la vitesse et de la charge de la voiture.

En particulier, on ne devra pas faire un emploi abusif du rideau sous prétexte d'un meilleur chauffage de la voiture, surtout si on utilise l'alcool comme produit antigel.

Par temps de gel, utilisez l'un des mélanges antigel suivants :

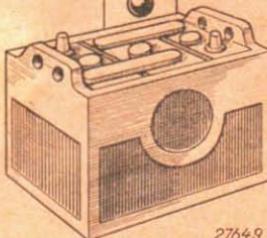
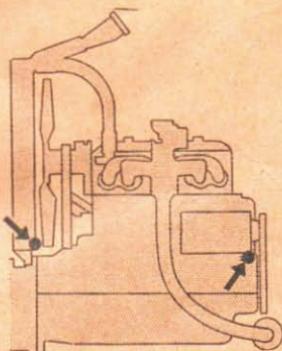
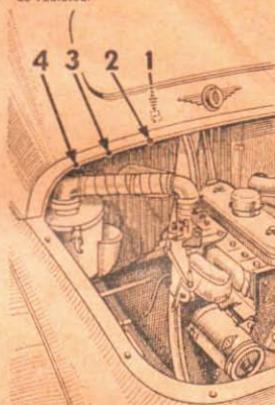
Températ. de congelat.	POURCENTAGE			
	Glycérine neutre	Antigel S.A.P.R.A.R	ALCOOL	
			Pourcent.	Densité
- 5	20 %	15 %	15 %	0,981
- 10	30 %	30 %	25 %	0,971
- 15	35 %	38 %	35 %	0,959

La glycérine et l'antigel S.A.P.R.A.R. ne s'évaporant pas, ajoutez seulement de l'eau pour maintenir le plein du radiateur.

L'alcool s'évaporant, ajoutez-en fréquemment, afin de maintenir le pourcentage, et vérifiez la densité à l'aide d'un aréomètre.

Si la voiture roule sans antigel par temps froid, prendre soin, à chaque arrêt, de garantir le radiateur au moyen du store, de plus, dès la rentrée au garage, vidangez entièrement le système de refroidissement à l'aide des deux robinets prévus.

Points d'accrochage de l'écran de radiateur



## BATTERIE D'ACCUMULATEURS.

Ne laissez pas geler les batteries.

Mesurez la densité de l'électrolyte avec un pèse-acide. Pour 10° Baumé, la température de congélation est de - 5° ; pour 20° Baumé de - 16°, et pour 25° Baumé de - 29°.

# RODAGE

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.

## LES PREMIERS 1000 km.

Le carburateur de votre moteur est muni d'un diaphragme qui limite la vitesse de la voiture et que votre agent déposera après 1000 km.

Pendant cette période, ne pas dépasser les vitesses suivantes :

16 km/h en première,  
32 km/h en deuxième,  
55 km/h en troisième.

## DE 1000 A 2000 km.

Bien que le diaphragme du carburateur soit enlevé, ne roulez qu'à 70 km/h ; exceptionnellement en palier, faites quelques pointes pendant quelques secondes.

## APRES 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. Vérifiez le niveau d'huile tous les 300 km, à l'aide de la jauge.

Changez l'huile du moteur après les premiers 1500 km, puis à nouveau quand le compteur indiquera 4500 km; ensuite la fréquence sera celle prévue au tableau de graissage.

Changez également l'huile du mécanisme après 2000 km ; ensuite suivez les indications du tableau de graissage.

*Le bon conducteur respecte la mécanique*

# ENTRETIEN

**N**OUS 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 culbuteurs. (Voir caractéristiques.)

## NETTOYEZ LE CARTER INFÉRIEUR.

Malgré des vidanges régulières, au bout d'un certain temps (environ 15000 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 à bain d'huile, relié au carburateur par un tuyau en caoutchouc, alimente votre moteur en air pur. Nettoyez-le fréquemment.

En dévissant l'écrou à oreilles placé à la base du filtre, le couvercle s'enlève ; sortez l'élément filtrant.

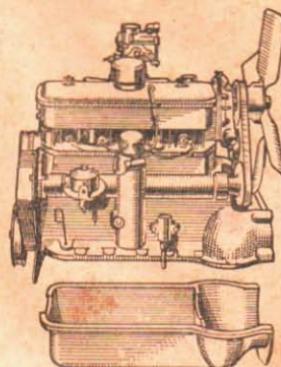
Rétablissement le niveau, en versant l'huile dans la cuve du filtre, jusqu'à ce qu'elle s'écoule par l'orifice du bouchon-niveau préalablement dévissé.

Lavez l'élément filtrant à l'essence et humectez-le d'huile avant remontage.

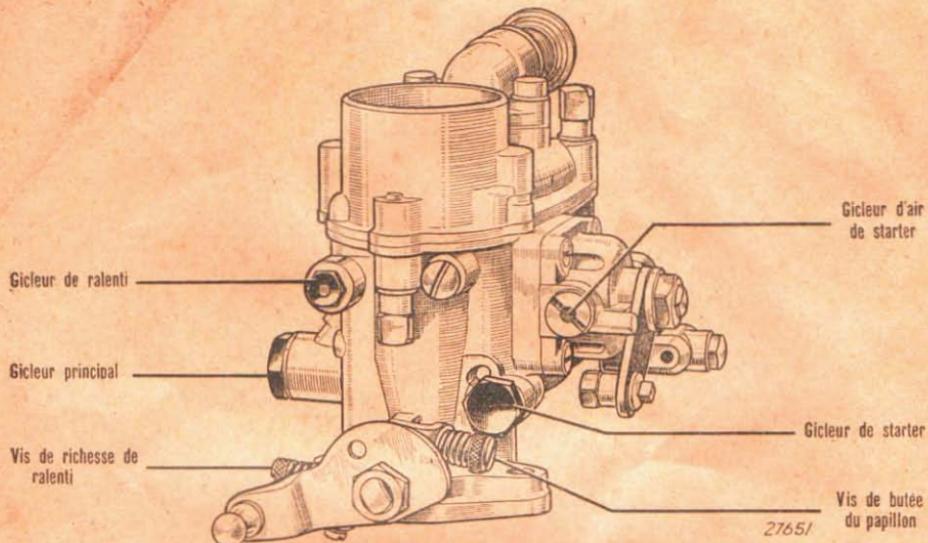
## CARBURATEUR.

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.



27650



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.

## COURROIES.

Vérifiez la tension des courroies de temps à autre. Celle de ventilateur et de pompe à eau se règle au moyen d'une poulie spéciale formant tendeur, et celle de dynamo, au moyen de la dynamo elle-même, articulée sur son support.

## 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.

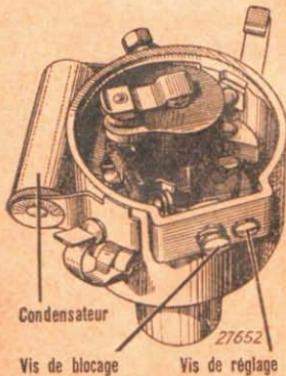
Si un réglage s'impose, procédez comme suit :

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.



## BOUGIES.

Nettoyez les bougies avec une brosse métallique et vérifiez l'écartement des électrodes (0,4 mm).

(Afin de ne pas détériorer le filetage de la culasse, lors du démontage des bougies, nous vous conseillons, à leur mise en place, d'enduire leur partie filetée de graisse graphitée.)

0,4 mm

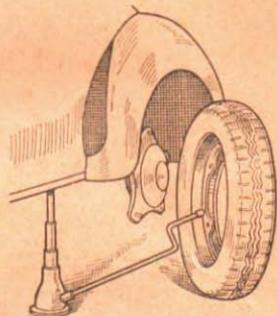


## CHANGEMENT DE PNEUMATIQUES.

Les jantes sont détachables, avant d'utiliser le cric, serrez le frein à main, débloquez les écrous de fixation des jantes.

Quatre emplacements sont prévus sous les ailes et à l'avant de chacune d'elles pour recevoir la tête de cric.

*NOTA. — N'oubliez pas que votre roue de secours doit toujours être gonflée à 1,6 kg. Si vous l'utilisez à l'avant, il y a lieu de ramener sa pression à 1 kg (faire usage d'un contrôleur de pression).*



## RATTRAPAGE DU JEU DES ROUES AVANT.

Nous vous conseillons de faire exécuter ce travail par votre Agent Renault.

- 1° Mettez la voiture sur cales.
- 2° Enlevez l'enjoliveur et le bouchon du moyeu.

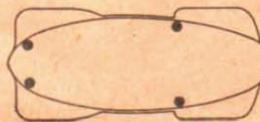
3° Dégouillez l'écrou de fusée, le resserrer en tournant la roue et en la frappant de quelques coups de maillet.

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 (l'extrémité de la fusée comporte deux trous de goupille perpendiculaires l'un sur l'autre).

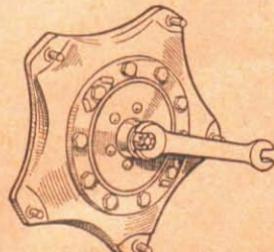
5° Vérifiez que la roue tourne sans résistance à droite et à gauche et que le jeu axial n'est pas sensible.

- 6° Regouillez.

*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.*



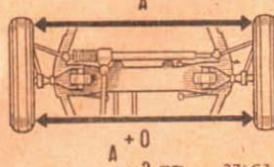
Emplacements du cric



## PINCEMENT DES ROUES AVANT.

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

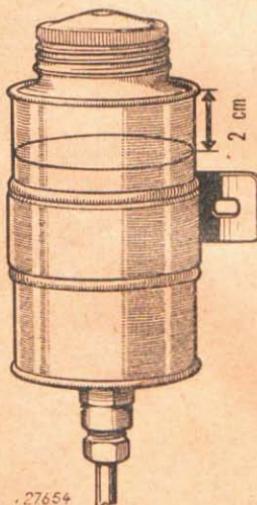
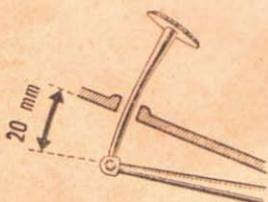
Si on mesure l'écartement entre deux points des jantes à hauteur du centre et que, ayant fait avancer la voiture de façon que les roues effectuent un demi-tour, on mesure à nouveau l'écartement entre les deux mêmes points des jantes, la différence des mesures effectuées doit être de 2 mm au plus ; sinon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



## DIRECTION.

Les roues étant en ligne droite, il ne doit pas y avoir plus de 2 cm de jeu à la jante du volant.

La direction comporte bien un dispositif de réglage pour limiter le jeu entre la crémaillère et le pignon, mais nous recommandons de faire exécuter ce travail de réglage par votre Agent Renault.



.27654

## 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 chape qui relie le câble au levier de l'arbre de relais de débrayage.

## FREINS.

Vérifiez fréquemment le niveau dans le réservoir à liquide de frein, placé à gauche dans le coffre à bagages (2 cm du bord supérieur), ainsi que l'étanchéité des canalisations.

## PURGE DES FREINS.

Pendant la purge, vérifiez le niveau dans le réservoir après avoir dévissé le bouchon, de façon à éviter de nouvelles entrées d'air.

Procédez de la façon suivante :

1° Retirez la vis bouchon et sa rondelle Grover montées sur la vis pointeau de purge d'un cylindre de roue.

2° Vissez à la place le tube d'écoulement en le passant dans la clé qui vient coiffer la tête six pans.

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

4° Dévissez 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, dévissez le tube et remettez en place la vis bouchon.

Répétez les mêmes opérations sur chaque roue.

7° Remettez le bouchon du réservoir et son joint.

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

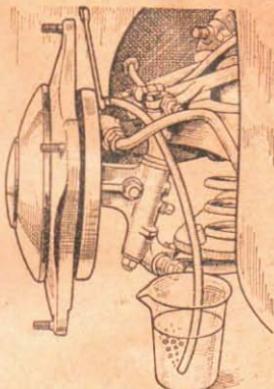
## RÉGLAGE DES SEGMENTS DE FREINS.

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.



## FREIN A MAIN.

Son réglage se fait en agissant sur la longueur de la biellette qui relie le levier de frein à main aux câbles de commande de frein.

## INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT DES FREINS HYDRAULIQUES ET REMEDES.

*Elasticité à la pédale.*

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

*La pédale va au plancher.*

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

*Perdes 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.

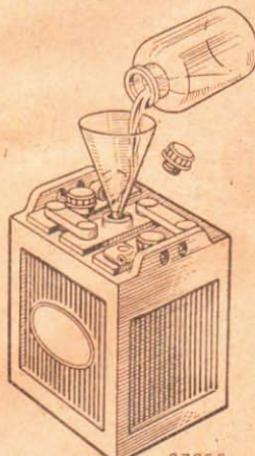
*Le piston du maître-cylindre ne revient pas.*

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.

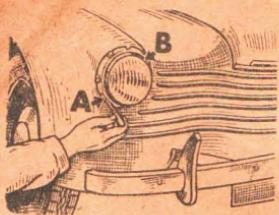
Vérifiez le niveau de l'électrolyte, il doit dépasser le niveau des plaques d'un centimètre.

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



27655

## REGLAGE DES PHARES.



27657

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.

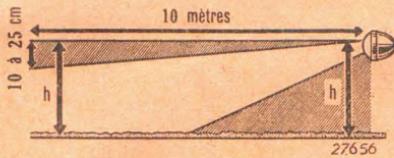
4° Allumez l'éclairage code (masquez un phare pour régler l'autre). Mesurez la hauteur, au-dessus du sol, à partir de laquelle le mur ou l'obstacle cesse d'être éclairé.

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 et l'orientation à l'aide des deux vis A et B accessibles lorsque la calotte du phare est enlevée.

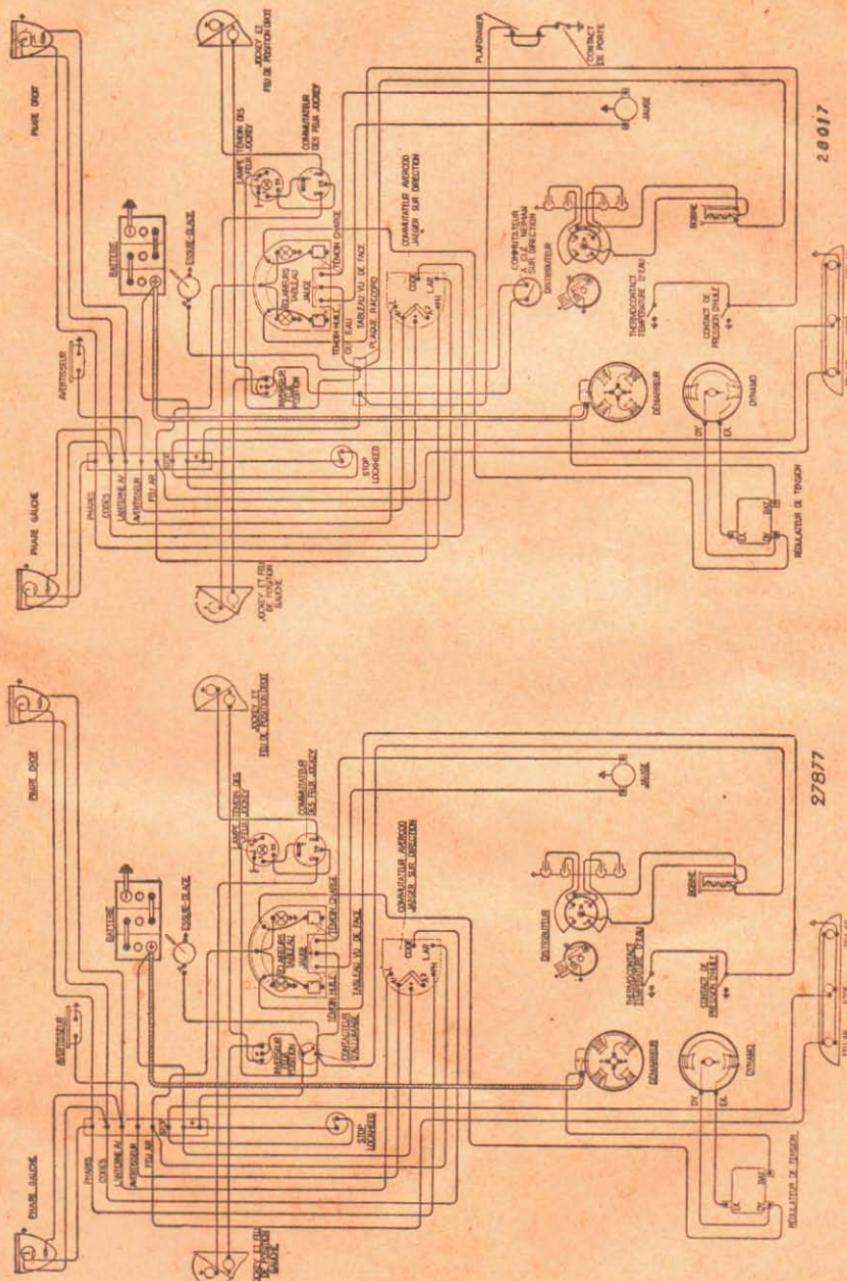
*NOTA. — Les lampes homologuées, contrôlées et marquées « Renault », sur le culot, sont fabriquées de telle façon que l'éclairage « Phares » soit bien réglé, lorsque l'éclairage « Code » l'a été comme indiqué ci-dessus.*



27656

Entretenir c'est prévenir  
Suivez nos conseils !

# SCHÉMAS D'INSTALLATION ÉLECTRIQUE



Pour série « Luxe »

Pour série « Normale »

# INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

## LE MOTEUR NE PART PAS

### L'ESSENCE N'ARRIVE PAS AU CARBURATEUR

Pas d'essence dans le réservoir.

Vérifier.

Fuite d'essence à la tuyauterie.

Resserrer les joints.

La pompe à essence manœuvrée à la main, l'essence ne coule pas au raccord d'arrivée d'essence du carburateur préalablement desserré.

Faire examiner la pompe par votre agent.

Tamis du filtre à essence encrassé.

Le souffler.

Rentrées d'air dans la canalisation entre le réservoir et la pompe.

Vérifier les joints.

### L'ESSENCE ARRIVE AU CARBURATEUR

Gicleurs obstrués.

Les déboucher en soufflant (sens opposé à l'arrivée d'essence).

Eau ou impuretés dans le carburateur.

Nettoyer la cuve du carburateur.

Débit insuffisant d'essence à la cuve du carburateur :  
1<sup>o</sup> Canalisation partiellement bouchée, pinçée ou aplatie ;  
2<sup>o</sup> Poussière ou noyau de glace dans le filtre ;  
3<sup>o</sup> Membrane de la pompe desserrée ou perforée (l'essence s'écoule sous la pompe).  
4<sup>o</sup> Pointeau de carburateur coincé.

A faire réparer par votre agent.

Carburateur noyé (l'essence s'écoule au dehors) :

Le nettoyer ou le roder.  
Le changer.

2<sup>o</sup> Pointeau non étanche.  
2<sup>o</sup> Flotteur percé (se remplit d'essence).

Changer l'essence.

Emploi d'essence de qualité inférieure.

Refaire le serrage et, si nécessaire, changer les joints.

Rentrée d'air :  
1<sup>o</sup> Bougies, bride de carburateur ou collecteur d'admission mal serrés.

### DÉFAUT D'ALLUMAGE

Batterie partiellement déchargée, ou huile trop visqueuse, le démarreur ne tourne pas assez vite.

Lancer le moteur à la manivelle.

Absence d'étincelles aux bougies :

Le constater sur les bougies branchées, mais dévissées et posées à plat sur la culasse.

Tirer le bouton à fond.

Vérifier les connexions.

Les nettoyer ou les changer : avant démontage nettoyer les cuvettes des bougies.

1<sup>o</sup> Bouton de contact ou clé en mauvaise position ;  
2<sup>o</sup> Mauvaise liaison électrique au contact d'allumage ;  
3<sup>o</sup> Bougies encrassées ;

Le remplacer.

S'adresser à votre agent.

4<sup>o</sup> Connexion du moteur à la masse débranchée ;  
5<sup>o</sup> Condensateur claqué ;  
6<sup>o</sup> Bobine brûlée ou distributeur détérioré.

L'essuyer.

Condensation dans le couvercle du distributeur.

# NNEMENT ET REMÈDES

## LE MOTEUR A DES RATÉS

### LES BOUGIES DONNENT RÉGULIÈREMENT

*Le constater sur les bougies branchées, mais dévissées et posées à plat sur la culasse.*

Eau ou impuretés dans l'essence.

Nettoyer la cuve du carburateur, les gicleurs et le filtre.

Pointeau coincé.

### LES BOUGIES DONNENT IRRÉGULIÈREMENT

Les bougies sont humides extérieurement (condensation ou projection d'eau).

Les essuyer.

Bougies encaressées ou usagées.  
*(Enduire le filetage des bougies de graisse graphitée avant leur remontage).*

Les nettoyer ou les changer ; avant démontage, nettoyer les cuvettes des bougies.

Ecartement incorrect des électrodes.

Le régler à 0,4 mm.

Connexions du circuit d'allumage mal serrées.

Distributeur encaressé ou déréglé :  
1<sup>o</sup> Ecartement trop faible des contacts du rupteur.  
2<sup>o</sup> Huile sur les contacts de rupteur.

Le régler à 0,4 mm.  
Nettoyer à l'essence et laisser sécher avant la mise en marche du moteur.

**NOTA.** — Utiliser les bougies Renault type 14 S 8.

## LE MOTEUR CHAUFFE ANORMALEMENT

### SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Manque d'eau au radiateur (la lampe témoin rouge s'allume).

Faire le plein.

Entartrage du radiateur et du moteur.

Voir votre agent.

Présence du liquide antigel dans le radiateur.

Opérer la vidange.

La courroie du ventilateur patine.

La retendre (page 14).

Avance à l'allumage déréglée.

Elle doit être calée à 0° ou PMH.

### SYSTÈME DE GRAISSAGE

Mauvais fonctionnement de la pompe à huile.  
La lampe rouge du mano-contact reste allumée quand le moteur fonctionne.

Le signaler immédiatement à votre agent.

## LA LAMPE VERTE DU TEMOIN DE CHARGE RESTE ALLUMÉE

Circuit dynamo-batterie coupé.

A vérifier.

Connexions mal serrées.

La faire examiner par votre agent.

Dynamo détériorée.

La tendre en faisant pivoter la dynamo sur son support.

La courroie d'entrainement de dynamo patine.

# **ROULEZ ECONOMIQUEMENT**

## **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.**

Ne dépassez pas 80 km/h.

## **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.

## **ACCELÉRATIONS.**

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

## **PNEUS.**

Maintenez les pneus convenablement gonflés, 80 % des accidents de pneus sont dus à la surcharge et au sous-gonflage.

Il est donc très important de respecter les pressions indiquées au chapitre « Caractéristiques ».

## **GRAISSAGE.**

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

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

# POUR BENEFICIER 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 le bénéfice de 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 parallélisme des roues. Si vous constatez une consommation anormale, de moins bonnes reprises, un cliquetis désagréable, n'hésitez pas, demandez un rodage de soupapes.

## 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 rechimeriser, 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.

*2 précautions  
valent mieux qu'une*

## TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CARACTÉRISTIQUES .....	2
COMMANDES .....	6
CONDUITE DE LA VOITURE .....	9
ENTRETIEN .....	13
INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT ET REMÈDES.....	20

A. Accumulateurs .....	11 - 17	Filtre à air .....	13
Allumage .....	7 - 9 - 14	Frein .....	7 - 16 - 17
Antigel .....	11	G. Gonflement des pneumatiques ...	9
B. Bougies .....	15	Graissage moteur..	12
C. Capot (fermeture) ..	9	I. Indicateur de niveau d'essence .....	8
Carburateur .....	13	P. Pédales .....	7
Chang. de vitesse ..	7 - 9	Phares .....	18
Climatisation .....	9	Pneumatiques .....	15
Combustible .....	9	R. Radiateur .....	9 - 11
Compteur .....	8	Rodage .....	12
Courroie (tension) ..	14	Roues AV (jeu et pincement) .....	15
Culbuteurs .....	13	S. Serrures .....	9
D. Débrayage .....	16	Signalisation .....	8
Démarreur .....	9 - 10	Starter .....	7 - 9 - 10
Direction .....	16		
Dynamo .....	8		
E. Éclairage (Cde) ..	8		
F. Feux de position ..	8		
Feux indicateurs de direction .....	8		

*On n'en sait jamais trop*

**RELISEZ cette NOTICE**

# NOMENCLATURE DES OUTILLAGES

fournis gratuitement

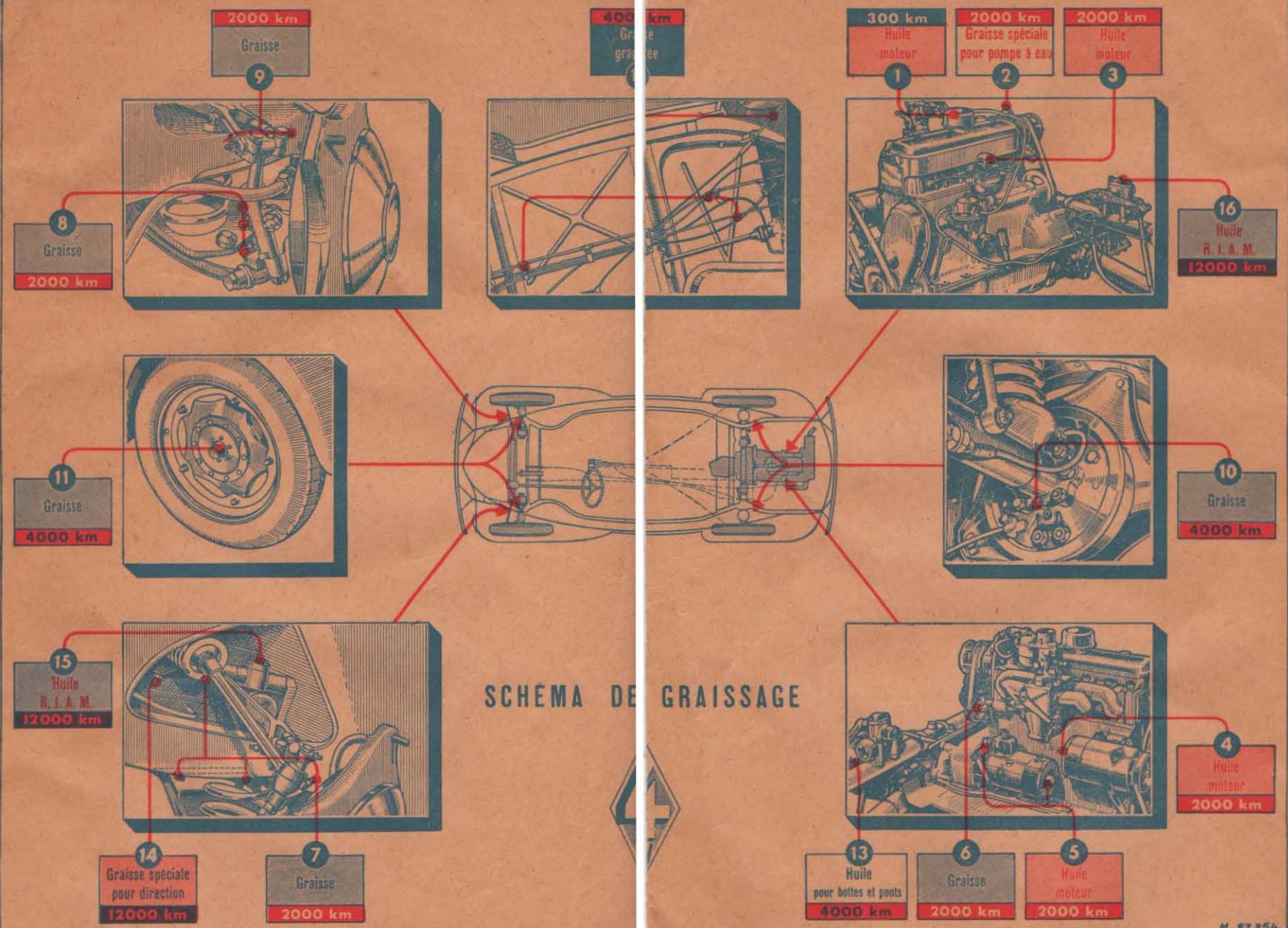
pour les

## Châssis 4 CV

- | Trousse vide.
- | Clé plate 8×10.
- | » » 9×12.
- | » » 14×17.
- | Clé de purge.
- | Tube de purge.
- | Clé pour bougie.
- | Notice d'entretien.
- | Tournevis.
- | Broche pour clé à tube.
- | Cric avec sa clé.

# SCHÉMA DE GRAISSAGE





LES NUMÉROS DES OPÉRATIONS DE GRAISSAGE CORRESPONDENT AUX NUMÉROS DU SCHÉMA DE GRAISSAGE

**TOUS LES JOURS**  
**ET AU MOINS TOUS LES 300 km**

**MOTEUR**

1 Hiver :  
D 102 - D 108  
S.A.E. 30  
Été :  
D 103 - D 109  
S.A.E. 40

Vérification du niveau à l'aide de la jauge, compléter le plein par la pipe de remplissage.

Ne jamais dépasser le niveau « MA ».

**TOUS LES 2.000 km**

**POMPE A EAU ET VENTILATEUR**

1 Graisse spéciale pour pompe à eau

Donner un ou deux coups de pompe.

**TENDEUR DE COURROIE DE VENTILATEUR**

1

**BIELLETTE DE DIRECTION ARTICULATIONS SUR CHASSIS DES LEVIERS INFÉRIEURS DE ROUE AVANT**

8 Graisse N° 113 vaselinée

**PIVOTS-SUPPORTS DE FUSÉES ET LEURS ATTACHES INFÉRIEURES**

6 (Donner un ou deux coups de pompe).

**ARTICULATIONS SUPÉRIEURES DE ROUES AVANT**

4

**DISTRIBUTEUR**

Le distributeur ne porte pas de graisseur ; mettre quelques gouttes d'huile dans le fond du boultier après avoir retiré le couvercle.

Huile moteur

(Avec la burette mettre quelques gouttes d'huile).

**DYNAMO**

2

**DEMARREUR**

1

## TOUS LES 4.000 km

		Nom grain	QUALITE D'HUILE
1	MOTEUR .....	1	Huile moteur (voir plus haut)

(Vidange et remplissage).

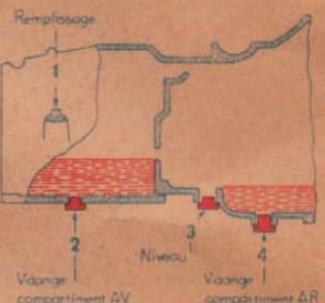
13	BOITE-PONT .....		Huile N° 115, pour boites et ponts
----	------------------	--	--

(Vérification du niveau).

Dévisser le bouchon niveau (3).

1<sup>o</sup> Si le niveau est trop élevé,  
laisser s'écouler l'huile en excé-  
dent.

2<sup>o</sup> Si le niveau n'atteint pas  
l'orifice, le rétablir en versant  
l'huile par le bouchon de rem-  
plissage (1) jusqu'à ce qu'elle  
apparaisse à l'orifice (3).



Attention ! Laisser s'écouler entièrement  
l'huile en excéder avant de revisser le  
bouchon (3).

(Faire cette opération de préférence  
après une utilisation de la voiture : l'huile  
est alors chaude et par suite fluide.)

10	ROUES ARRIÈRE .....	2	Graisse pour roulements
	(Donner un coup de pompe).		
11	ROUES AVANT .....	2	
	(Vérifier la réserve de graisse dans le chapeau de roue. Graissage modéré).		
12	GAINES DES CABLES DE COMMAN- DES .....	5	Graisse graphitée incongelable
	(Donner un ou deux coups de pompe).		

## TOUS LES 12.000 km

13	BOITE-PONT .....	1	Huile N° 115, pour boites et ponts
----	------------------	---	--

(Vidange et remplissage).

14	DIRECTION .....	1	Graisse spéciale pour boîtiers de direction
----	-----------------	---	---

(Donner deux ou trois coups de pompe).

15	AMORTISSEURS AVANT ET ARRIÈRE	4	
----	-------------------------------	---	--

En cas de fuite, faire le plein. Au  
remontage remplacer le joint usagé du  
couvercle par un joint neuf.

Huile Renault  
R.I.A.M.

De temps à autre, avec de l'huile moteur, graisser les paliers  
d'essuie-glace, l'articulation du capot, les charnières, les serrures,  
la rotule du levier de changement de vitesse, etc...

La bonne marche  
de votre   
dépend  
de son entretien

*Confiez-le à  
ce panonceau*



RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT

8-10, Avenue Émile-Zola -- BILLANCOURT (Seine)

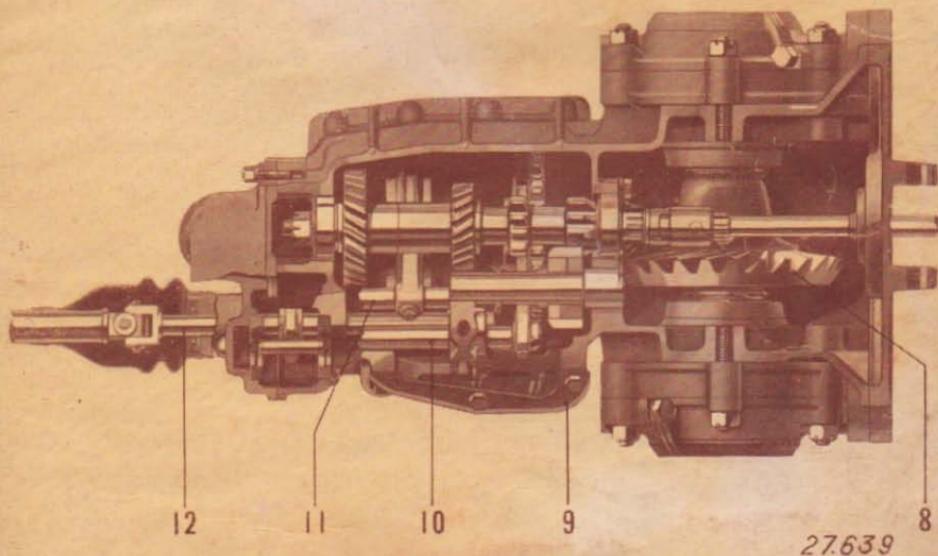
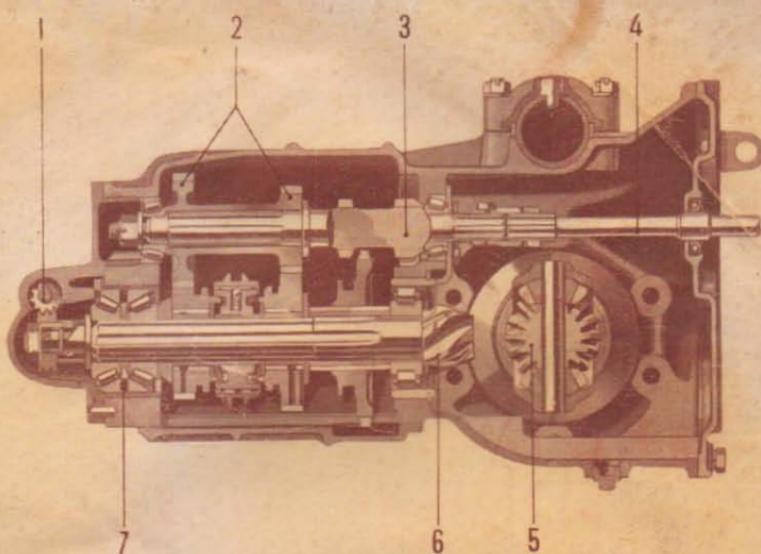
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : RENOFER - PARIS

Rép. Prod. 3277 Seine C.A.O.

Reg. du Com. Seine 189 286

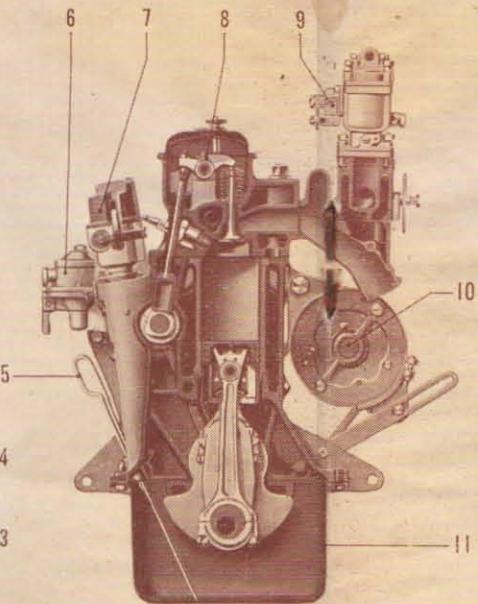
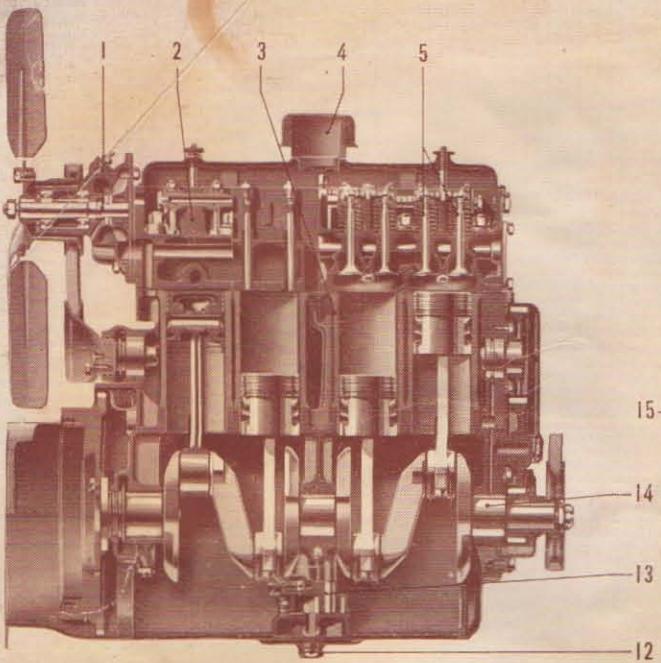
Téléph. : MOLITOR 5700

INTER : MOLITOR



## MÉCANISME

- 1. Commande de tachymètre.
- 2. Pignons de commande de deuxième et troisième vitesses.
- 3. Arbre primaire.
- 4. Arbre d'embrayage.
- 5. Différentiel.
- 6. Pignon d'attaque formant arbre secondaire.
- 7. Roulements AV du pignon d'attaque.
- 8. Couronne de différentiel.
- 9. Carter de mécanisme.
- 10. Axe de fourchette de première vitesse et marche arrière.
- 11. Axe de fourchette de deuxième et troisième vitesses.
- 12. Axe de commande des fourchettes.

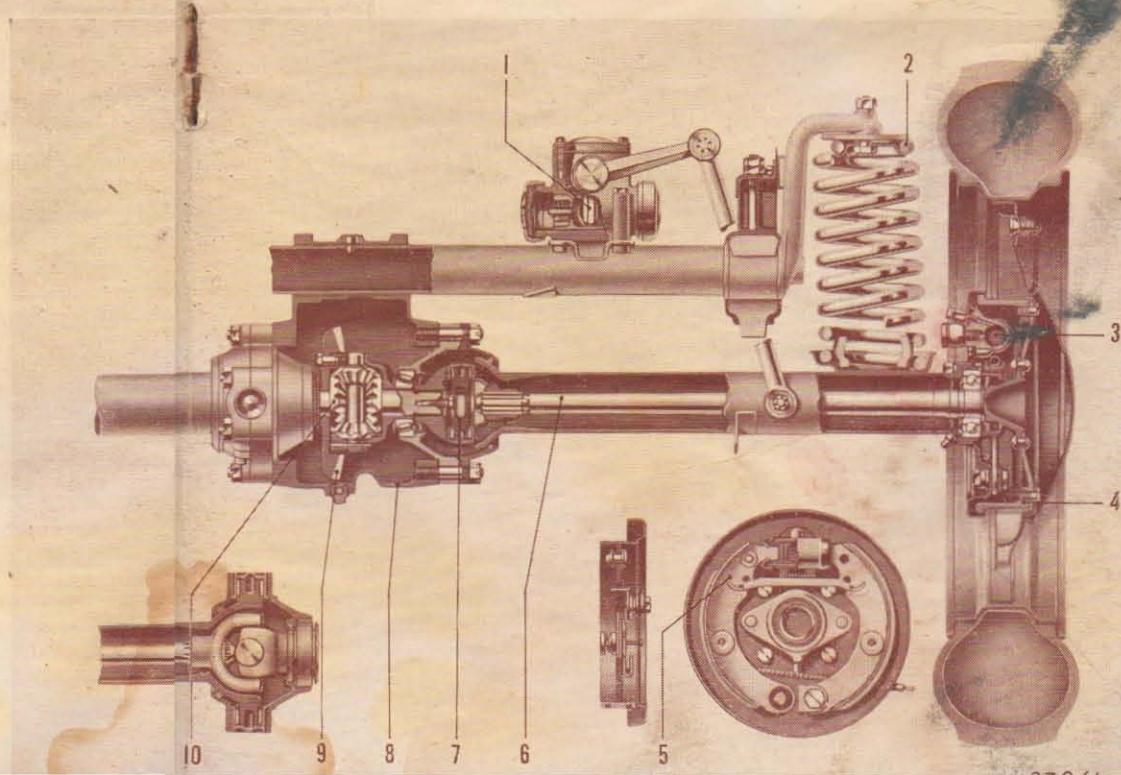


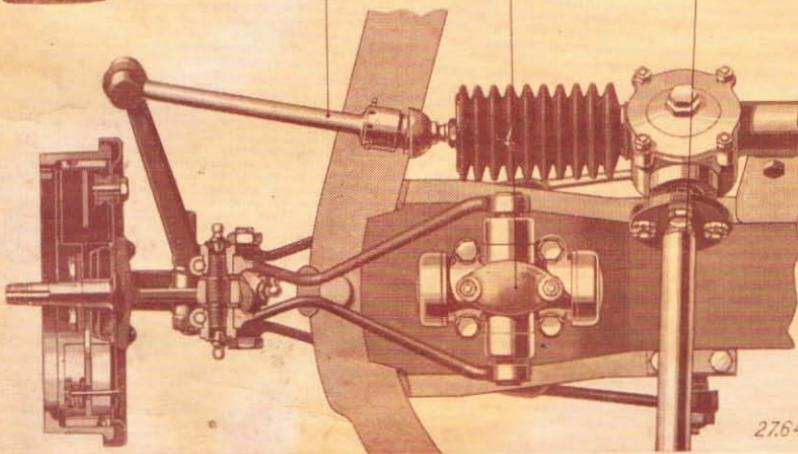
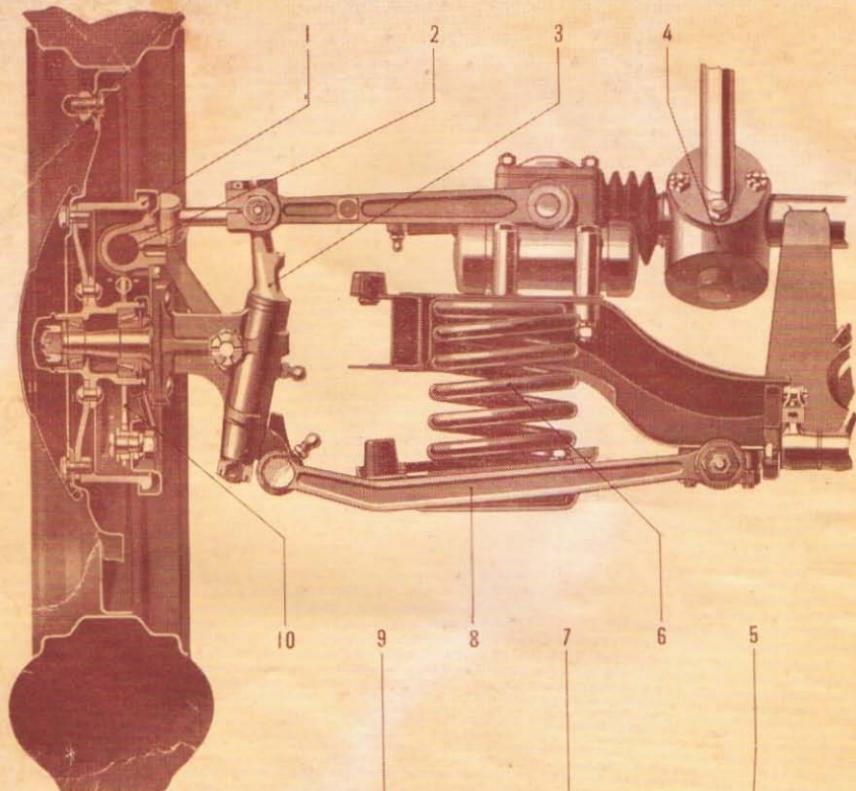
## MOTEUR

1. Pompe à eau.
2. Culasse.
3. Cylindre.
4. Bouchon de remplissage d'huile.
5. Soupapes.
6. Pompe à essence.
7. Distributeur d'allumage.
8. Culbuteur.
9. Carburateur.
10. Dynamo.
11. Carter inférieur.
12. Bouchon de vidange d'huile.
13. Pompe à huile.
14. Vilebrequin.
15. Jauge d'huile.

## ESSIEU ARRIÈRE

1. Amortisseur.
2. Ressort de suspension.
3. Cylindre de roue.
4. Tambour de frein.
5. Segment.
6. Arbre de roue.
7. Joint de cardan.
8. Carter de mécanisme.
9. Couronne de différentiel.
10. Différentiel.





27642

### ESSIEU AVANT

- |                                |                            |
|--------------------------------|----------------------------|
| 1. Tambour de frein.           | 6. Ressort de suspension.  |
| 2. Cylindre de roue.           | 7. Amortisseur.            |
| 3. Pivot de fusée.             | 8. Levier inférieur.       |
| 4. Boîtier de direction.       | 9. Biellette de direction. |
| 5. Axe du volant de direction. | 10. Segment de frein.      |