

La saignée (11) sur la joue du coussinet (12) conduit l'huile du palier au farrier excentré (13), solidaire du maneton (14). La force centrifuge l'en chasse par un orifice (15) et la canalisation (16) la conduit à la bielle (17).

L'excès d'huile, après graissage de la bielle, est projeté sur les pièces suivantes : piston (18), axe de piston (19), chemises (20) bielles (21) paliers d'arbre à excentriques, etc., et s'écoule le long des parois du carter de moteur dans la fausse cuvette (23) et de là dans la cuvette-réservoir (3), puis le cycle recommence.

Graissage additionnel.

Ce graissage est basé sur le remplissage, à l'accélération seulement, des augets (27) d'une fausse cuvette (23) dans lesquels l'écope des bielles vient puiser de l'huile pour la projeter sur les pièces en mouvement.

Sur l'axe des papillons de carburateur, une commande ad hoc entraîne une tige (24) faisant osciller le tube (25), sur lequel sont articulés des ajutages (26) ou pistons obturateurs à double effet, proportionnant l'arrivée d'huile aux paliers et son retour au réservoir suivant la vitesse et la puissance demandées au moteur par les diverses positions de l'accélérateur.

Au ralenti, la partie supérieure de l'ajutage ne laisse passer que la quantité de lubrifiant nécessaire au bon fonctionnement du moteur, tandis que la partie inférieure permet à l'huile de la fausse cuvette de s'écouler dans la cuvette-réservoir.

Dès qu'on accélère, le haut de l'obturateur découvre une plus grande section d'arrivée d'huile aux paliers, et le bas ferme le retour de l'huile de la fausse cuvette au réservoir, forçant ainsi le remplissage des augets (27) dans lesquels les éscopes (28) des bielles puisent un supplément de graissage; les projections fortement augmentées assurent une abondante lubrification de tous les organes en mouvement.

Réglage du graissage du moteur.

Un piston (29) réglable à la main par un bouton molleté (32) est placé dans l'orifice de remplissage d'huile. Il permet de découvrir ou d'obturer complètement la fente d'écoulement d'huile (31) reliée au distributeur (8) par le tuyau de dérivation (30).

Les voitures sont livrées avec le bouton molleté vissé à fond dans la direction de la flèche « maxi ». Cette position correspond à la fermeture totale de la fente d'écoulement d'huile (31); toute l'huile débitée par le distributeur est envoyée aux paliers: le graissage est maximum.

Le bouton dévissé à fond correspond à l'ouverture totale de la fente d'écoulement d'huile (31); une partie de l'huile débitée par le distributeur s'échappe et retombe dans le réservoir: le graissage est minimum.

Le piston (29) étant relié à l'axe des papillons de carburateurs, au *graisage minimum*, la fente 31 qui est découverte aux basses allures, s'obture progressivement au fur et à mesure de l'ouverture des carburateurs. L'obturation est complète à partir du 1/3 de la course de l'accélérateur, on est à ce moment là seulement dans les conditions du graissage maximum.

A la page 9 de cette notice (réglage du graissage du moteur) il est recommandé de laisser le bouton vissé à fond sur le graissage maximum pendant les 3.000 premiers kilomètres. Si la fumée ou la consommation d'huile sont jugées trop importantes, dévisser ce bouton progressivement dans le sens opposé à la flèche. (La course totale du bouton est de 1 tour 1/4). Nous conseillons d'adopter la position moyenne, c'est-à-dire: « bouton dévissé d'un demi-tour environ ».

INDICATEUR DE NIVEAU D'HUILE

Le conducteur a sous les yeux, sur la planche des instruments de bord, un tube de niveau qui indique constamment quelle est la quantité d'huile dont il dispose dans le carter inférieur du moteur.

Le tube A contient de la glycérine teintée.

Le tube B est en relation par le tube D avec une cloche H. La cloche H est reliée à une tirette L, dont le bouton est disposé à droite de l'orifice de remplissage.

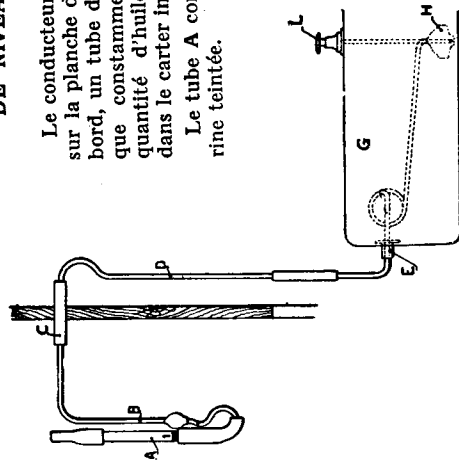


Fig. 38

Le niveau de glycérine dans le tube A suit exactement les variations du niveau d'huile sous la cloche H, car il n'y a pas de rentrée d'air dans les canalisations. Pour que les indications soient maintenues exactes, il est indispensable de renouveler l'air dans la cloche, périodiquement, car la densité est modifiée par la stagnation. Chaque fois que vous procédez à un remplissage d'huile, prenez donc la précaution de soulever la tirette, ce qui provoquera le renouvellement d'air nécessaire.

Le réglage de l'indicateur est très simple. Après vidange, mettre un litre d'huile dans le carter, verser dans le tube A de la glycérine teintée jusqu'à la graduation 1.

On peut être amené à nettoyer la tuyauterie D: on la débranchera en C et on soufflera énergiquement dedans. Pour nettoyer les tubes B et A, désaccoupler en C, vider le liquide coloré, passer un jet d'eau dans l'ensemble et souffler. Refaire le niveau dans le tube comme il est indiqué plus haut.

ROBINET DE VIDANGE D'EAU

On remarque sur la figure 39 le robinet de vidange d'eau E, bien accessible.

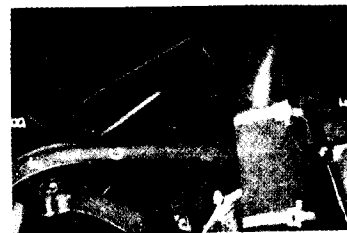


Fig. 39