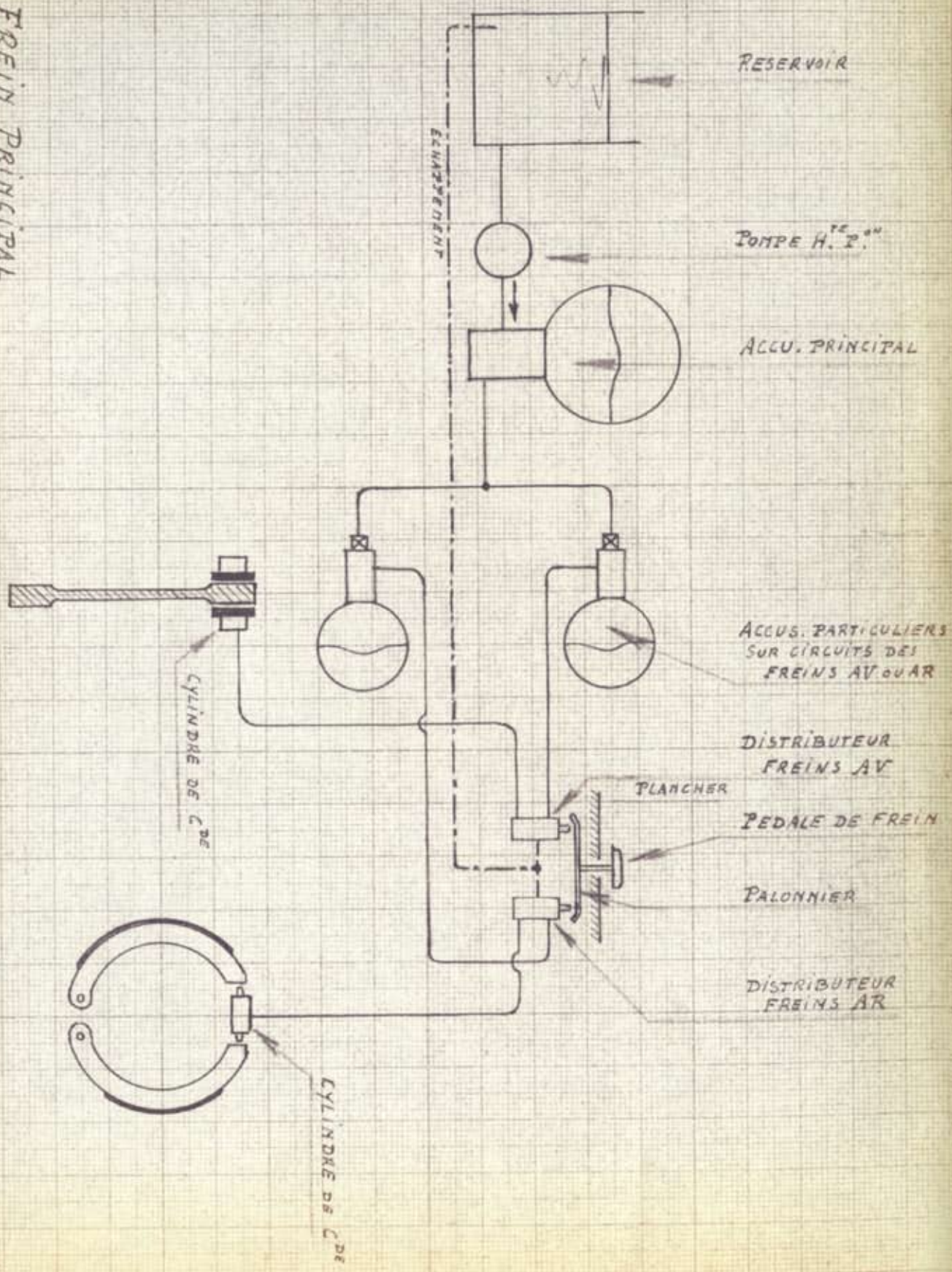


FREIN PRINCIPAL

FREINS AV
A DISQUES

FREINS AR
A TAMBOURS



RESERVOIR

POMPE H.P.

ACCU. PRINCIPAL

ACCU. PARTICULIERS
SUR CIRCUITS DES
FREINS AV OU AR

DISTRIBUTEUR
FREINS AV

PLANCHER

PEDALE DE FREIN

PALONNIER

DISTRIBUTEUR
FREINS AR

CYLINDRE DE C.P.E.

CYLINDRE DE C.P.E.

Principe de la commande d'embrayage - (Schéma page suivante).

La pédale classique a été remplacée par un cylindre qui manoeuvre la commande d'un embrayage de type courant.

Un distributeur peut soit envoyer du liquide sous pression en provenance de l'accu principal dans le cylindre et provoquer ainsi le débrayage, soit mettre le cylindre à l'échappement et provoquer l'embrayage sous l'action des ressorts de rappel.

Il a été dit précédemment (page 2) que l'embrayage était soumis à deux commandes :

- l'une liée au mécanisme de commande des vitesses, destinée à provoquer le débrayage avant l'enclenchement de la vitesse et à exécuter ensuite le réembrayage une fois cet enclenchement assuré;
- l'autre liée au régime du moteur (débrayage automatique dès que ce régime tombe au-dessous d'un minimum déterminé).

Le distributeur actionnant le mécanisme est constitué par deux appareils montés en série.

Les mouvements du premier sont commandés par le dispositif hydraulique d'enclenchement des vitesses.

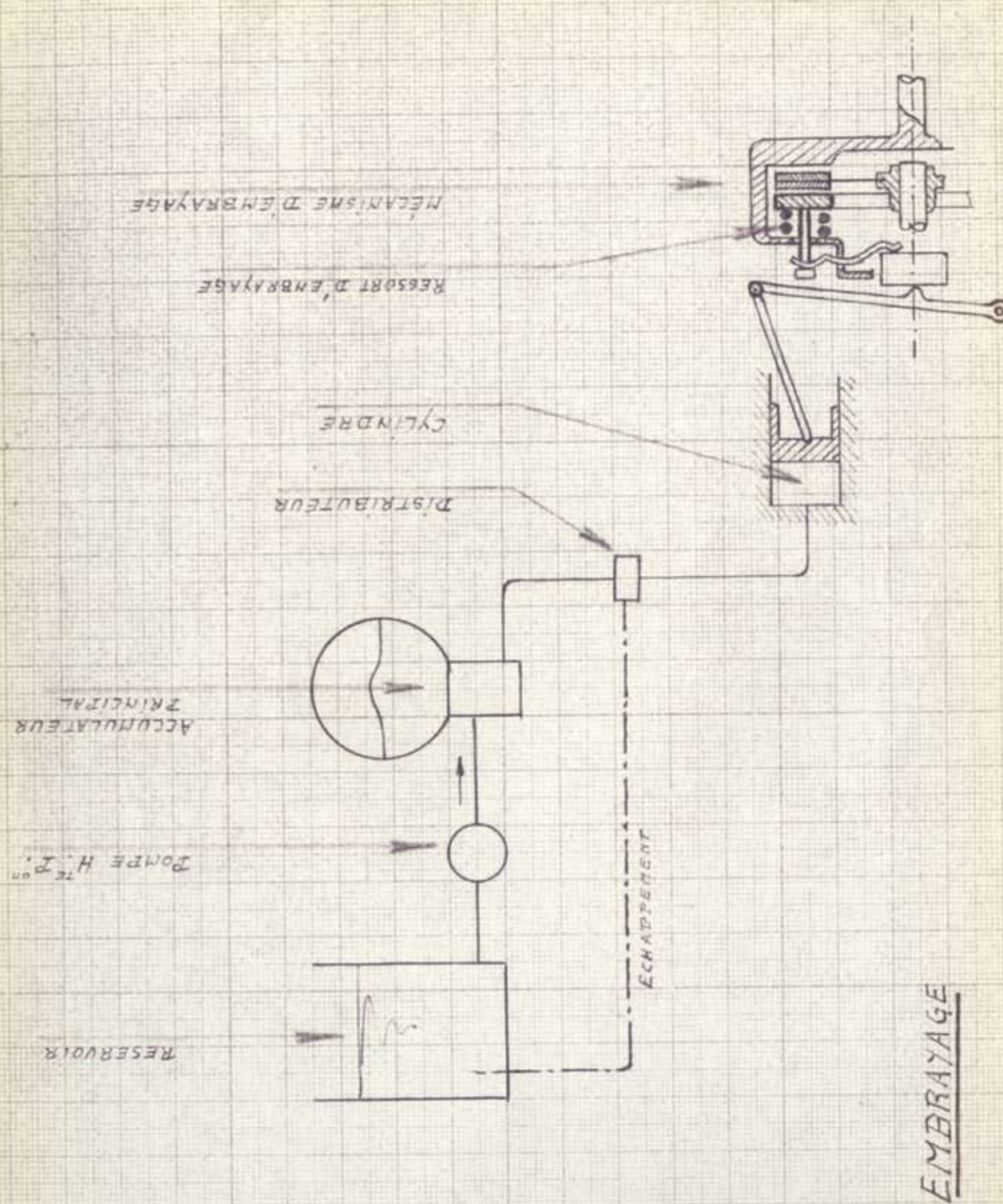
Les mouvements du second (débrayage automatique) sont liés à la vitesse du moteur par le jeu d'un régulateur.

Un modulateur commandé par la pédale d'accélérateur permet de doser la vitesse de réembrayage selon les circonstances.

Le jeu automatique de ce modulateur permet tous les types de conduite depuis le départ en extrême douceur jusqu'à la conduite sportive pour laquelle les fractions de seconde comptent.

Signalons enfin qu'un distributeur auxiliaire à commande manuelle situé sur le tableau de bord permet de mettre à l'échappement le cylindre commandant l'embrayage (donc d'embrayer) lorsque le moteur est arrêté. Cette commande auxiliaire permet

- de mettre en route à la manivelle;
- de dégommer le moteur par temps froid;
- de mettre éventuellement le moteur en route par remorquage;
- de régler les culbuteurs;
- etc....



Principe de la commande du changement de vitesse - (Schéma page suivante)

Les leviers classiques commandant les axes des fourchettes sont remplacés par des cylindres situés à chaque extrémité de ces axes.

Un sélecteur hydraulique dont la commande est située sous le volant admet le liquide sous pression en provenance de l'accu principal dans le cylindre correspondant à la vitesse choisie par le conducteur. Sous cette pression l'axe, la fourchette et le baladeur se déplacent jusqu'à enclenchement de la vitesse.

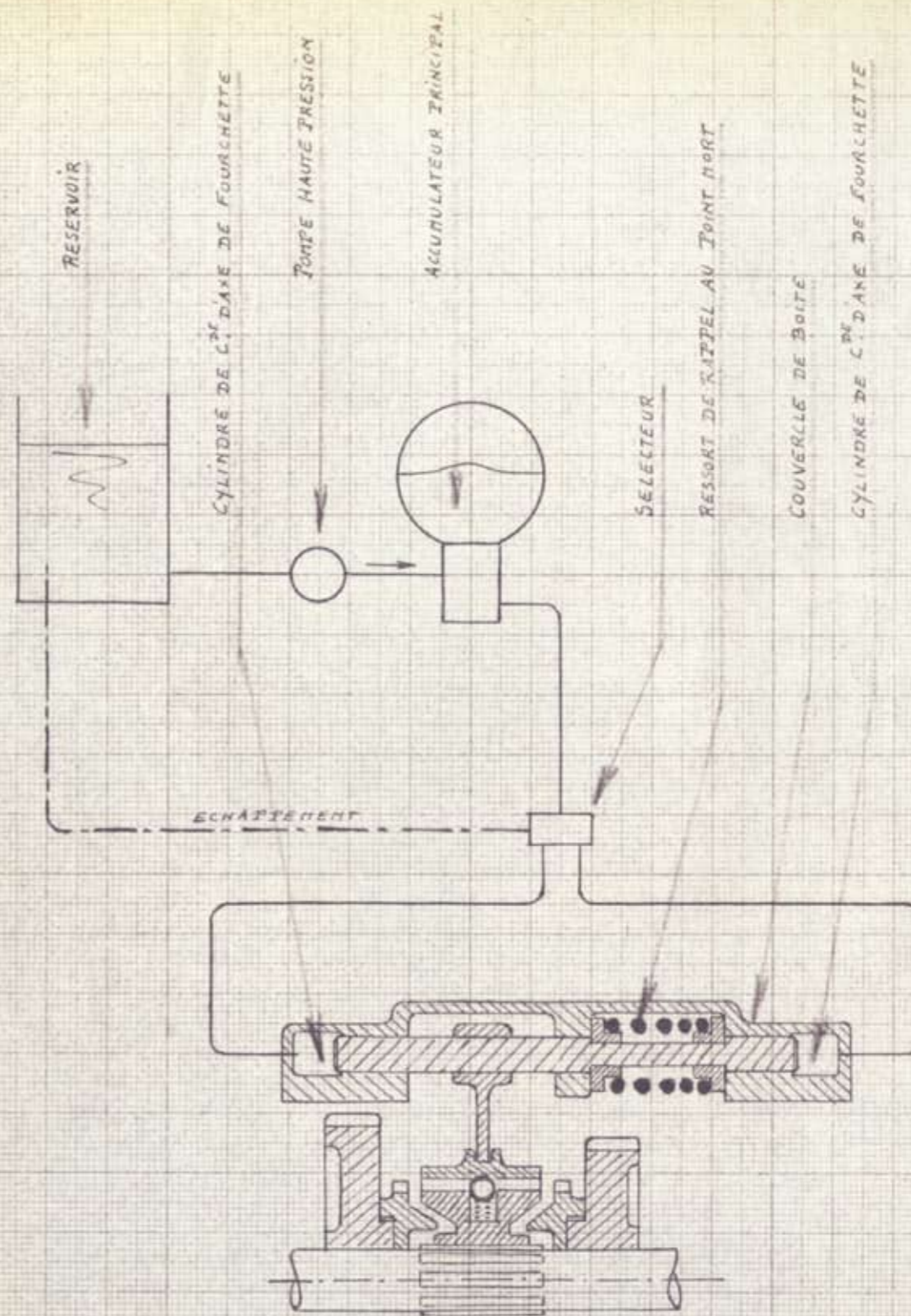
Dès que le sélecteur met le cylindre à l'échappement, un ressort ramène automatiquement la fourchette au point mort.

Le sélecteur est conçu et réalisé de telle façon

- qu'avant tout enclenchement d'une vitesse le débrayage préalable soit réalisé,
- que quelle que soit la rapidité de manoeuvre d'enclenchement d'une vitesse, celle-ci se fasse toujours en 2 phases : l'une d'approche, l'autre de crabotage,
- qu'une fois la vitesse enclenchée le réembrayage s'effectue automatiquement,
- que les vitesses soient verrouillées tant que le conducteur ne déplace pas la commande sous le volant.

Observons que grâce au jeu du distributeur auxiliaire à commande manuelle situé sur le tableau de bord (voir la fin de la description de l'embrayage), la voiture peut être arrêtée sur une pente, moteur stoppé, une vitesse quelconque étant enclenchée (sécurité supplémentaire).

Les dispositifs hydrauliques de commande d'embrayage (y compris la commande auxiliaire manuelle) et de commande de boîte (sélecteur) sont groupés dans un même organe voisin de la colonne de direction.



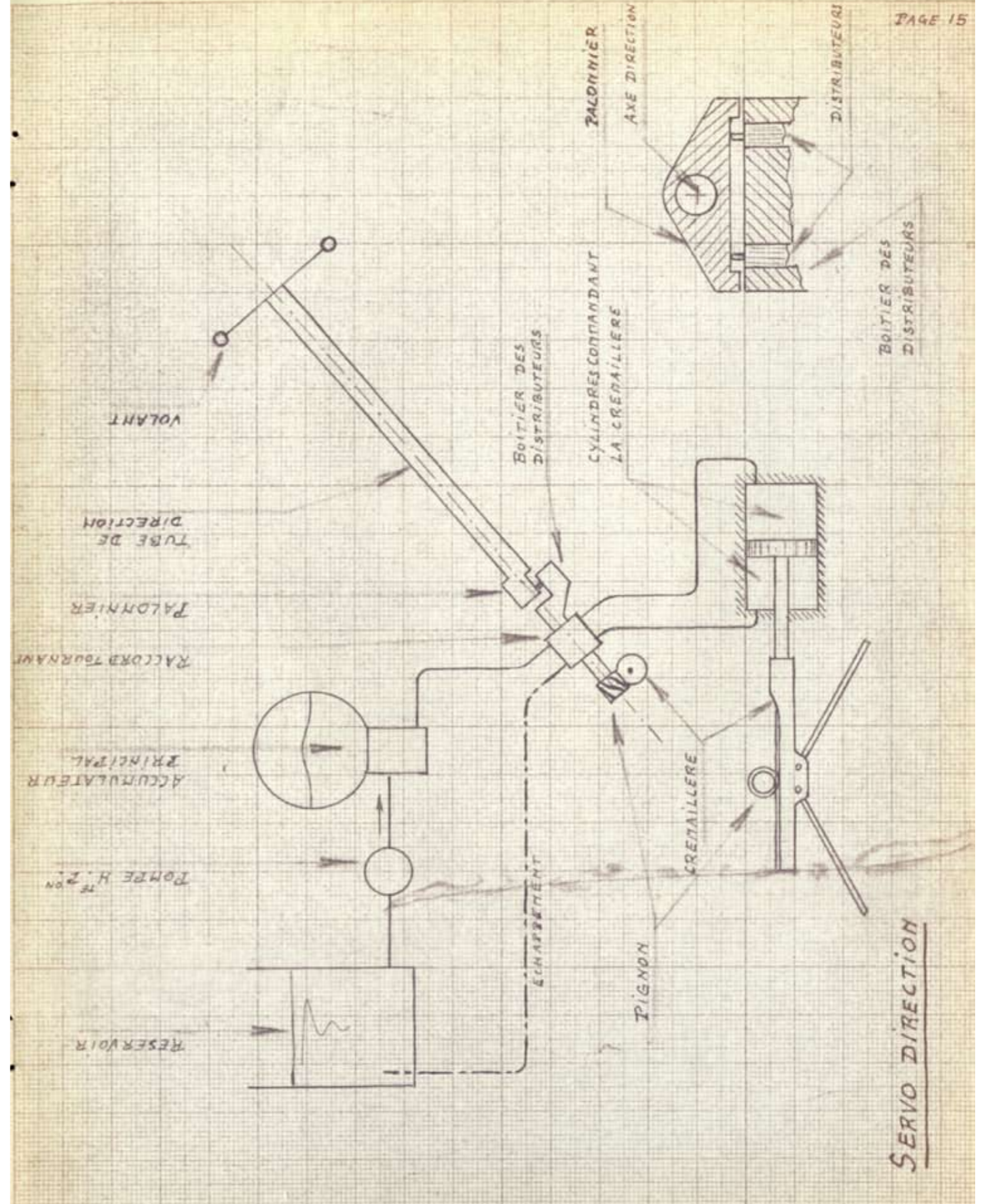
COMMANDE DES VITESSES

Principe de la servo direction - (Schéma page suivante).

L'action du pignon sur la crémaillère est remplacée par celle d'un piston se déplaçant dans un cylindre alimenté en liquide à haute pression provenant de l'accu principal.

Deux distributeurs actionnés par le tube de direction admettent, par l'intermédiaire d'un raccord tournant, la pression sur l'une ou l'autre des faces du piston suivant l'action du conducteur sur le volant. Bien entendu, lorsqu'une face est en pression, l'autre est mise automatiquement à l'échappement.

En service normal il n'existe aucune liaison mécanique entre le volant et la crémaillère et le pignon se contente d'accompagner la crémaillère dans ses déplacements. En cas de non fonctionnement de la servo direction, le palonnier de commande des distributeurs entre en contact avec le boîtier qui contient ces appareils, rétablissant ainsi la liaison mécanique du volant et de la crémaillère.



Carrosserie -

Plateforme à longerons latéraux en tôle soudée.

Le confort intérieur a été particulièrement étudié pour faire profiter au maximum conducteur et passagers des avantages de la suspension hydro-pneumatique.

Sièges et accoudoirs extrêmement moelleux sont garnis intérieurement d'épaisse couches de dunlopillo et extérieurement d'un tissu nouveau en jersey de nylon tout à la fois souple, infroissable, intachable et de contact agréable.

Les tapis eux-mêmes par leur texture spéciale extrêmement souple participent également au confort général.

La grande surface des glaces, la disposition des pieds avant et leur faible épaisseur, la forme particulière du pare brise, assurent au conducteur et aux passagers une visibilité totale de la route et du paysage.

A titre indicatif, les surfaces utiles des glaces sont les suivantes :

Pare brise	0m ² 62
Lunette AR	0m ² 61
Glaces latérales	1m ² 02
total	2m ² 25

Un pavillon en matière plastique, qui peut être sur demande livré translucide, et 4 plafonniers dont deux à éclairage indirect complètent harmonieusement la sensation de confort total.

L'aération réglable est assurée par 2 grilles incorporées dans la planche de bord et profilées de façon spéciale pour orienter les filets d'air.

Deux radiateurs indépendants du radiateur principal procurent un chauffage confortable et réglable tant en température qu'en débit.

Grâce à l'action du thermostat son efficacité est immédiate dès que la voiture roule.

Les bouches sont réparties tant à l'avant qu'à l'arrière.

Le dégivrage du pare-brise est assuré par une bouche spéciale dans laquelle un moteur électrique pulse de l'air chaud.

Deux lave-glaces complètent l'action des essuie-glaces en cas de projection de boue sur le pare-brise.

La malle de très grande dimension (0M3 50) est totalement utilisable car ses parois n'ont pas de surfaces biaisées et aucune portion

....

de son volume n'est perdue pour la roue de secours et l'outillage qui ont leur place sous le capot du moteur.

En "volume valise" c'est probablement le plus grand coffre actuellement réalisé.

Planche de bord -

L'indicateur de vitesse placé dans l'axe du volant, et dont l'aiguille se déplace horizontalement, est disposé de façon telle qu'aucune réflexion parasite ne vienne en gêner la lecture.

La forme inédite du volant dégage totalement la vue des appareils.

Des voyants lumineux contrôlent à tout instant les circuits des freins.

Un emplacement a été réservé pour la pose éventuelle d'un appareil radio.

La commande du sélecteur hydraulique des vitesses agit à fond de course vers la gauche sur un relais qui actionne le démarreur. Ce dispositif est conçu de façon telle qu'il évite toute fausse manoeuvre.

Quand le moteur tourne, le contact ne peut être mis.

Quand le contact est établi, la boîte est forcément au point mort.
