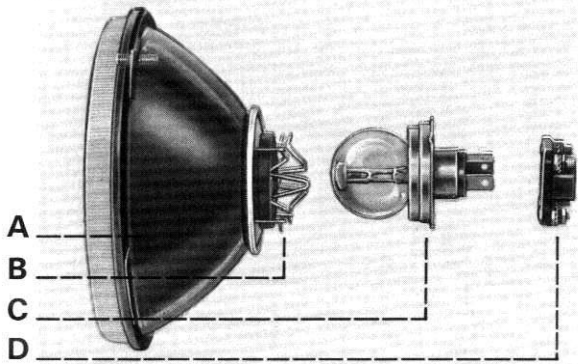


Remplacement d'une lampe

Remplacement d'une lampe de phare :

Levez le capot moteur. Débranchez le connecteur et basculez les ressorts de fixation de la lampe (la coupelle à deux étages fait partie du culot de la lampe). Remettez en place, la lampe neuve bien propre; elle porte un ergot qui interdit toute erreur d'orientation. Après le changement d'une lampe de phare, faites vérifier le réglage du phare (voir i.6)

Nota : pour certains équipements, le fond du cuvelage est pourvu d'une bonnette de protection.



- A Bloc optique
- B Sauterelles de fixation (ressorts)
- C Lampe avec douille à collerette
- D Connecteur

Pour votre sécurité, vous devez toujours avoir une lampe « phare-code » dans votre voiture.



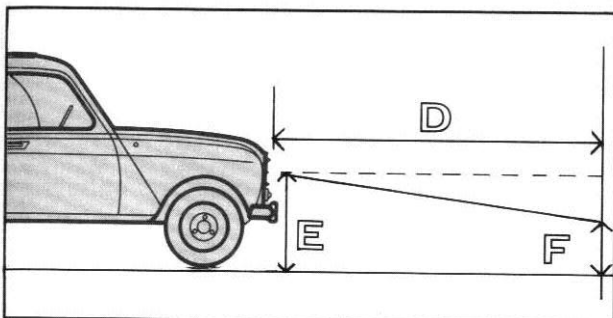
Réglage des phares

Le réglage se fait voiture non chargée.

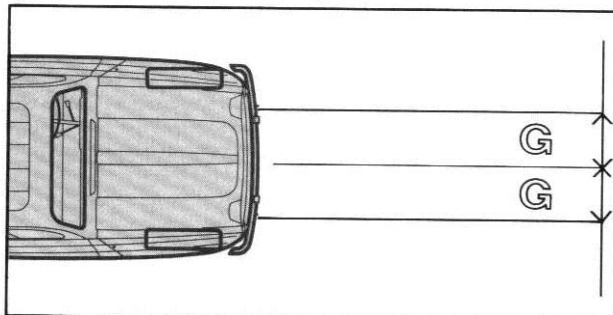
Le petit levier (A) à la base de chaque phare doit être déplacé vers la droite lorsqu'on est face à la voiture (pour les voitures équipées d'un dispositif de réglage intérieur, voir paragraphe c5) La voiture doit être sur une aire horizontale, placée perpendiculairement à un mur et à une distance de 10 m (32 ft 11 in). En éclairage « feux de route », les axes des deux faisceaux lumineux doivent être parallèles à l'axe de la voiture (réglage en direction par vis B).

En éclairage « feux de croisement », la hauteur de la coupure horizontale (partie gauche de la plage éclairée) doit être inférieure à la hauteur de l'axe des phares de 10 à 25 cm (4 to 10") (Réglage de la hauteur par vis C).

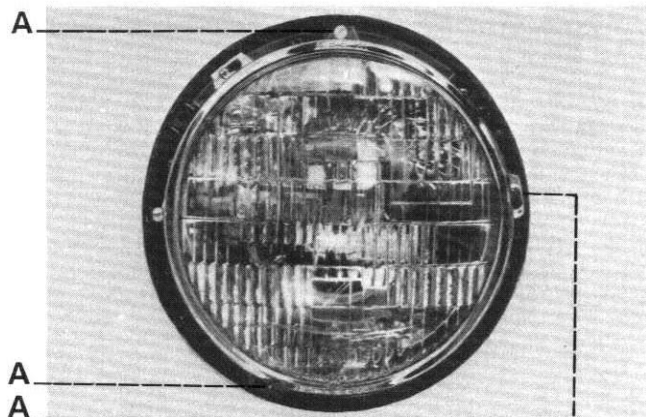
Cette méthode de réglage ne peut prétendre à la précision obtenue avec un appareil spécial.



- D Distance 10 m (32 ft 11 in.)
- E Hauteur du centre du phare
- F Hauteur de la coupure horizontale du faisceau sur l'écran (inférieure à E de 10 à 25 cm (4 to 10"))



- G Distance entre le centre du phare et l'axe de la voiture



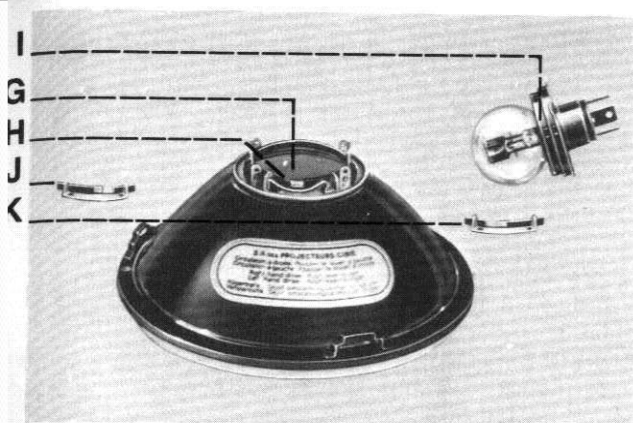
Phares «sealed-beam»

Changement de lampe

Déposez la grille de calandre fixée par huit écrous et quatre crochets (tôle repliée).
Débloquez les 3 vis (A) qui fixent la collerette.
Effectuez une rotation de la collerette «sens inverse d'horloge» pour amener les boutonnières en face des têtes de vis. Tenez bien la lampe et dégagez la collerette.
Sortez la lampe et déconnectez les fils.

Au remontage: branchez les fils, remettez le sealed-beam en place (des crans sont prévus pour son orientation) et fixez-le avec la collerette, serrez les vis et remontez la calandre.

Les phares «sealed-beam» comportent les mêmes vis de réglage que les phares européens, mais ne comportent pas de dispositif de réglage «vide-charge».



Sur certains équipements, le bloc optique porte un rotateur à utiliser dans le cas d'un changement de circulation (circulation à gauche - circulation à droite).

Il faut procéder comme pour un changement de lampe; sortir la lampe, déplacer le rotateur (sur support de lampe) suivant les indications portées sur le bloc optique, et remettre la lampe en place.

- G Petit levier (rotateur)
- H Encoche (logement de l'ergot de la lampe)
- I Ergot de la lampe
- J Circulation à droite
- K Circulation à gauche

Remplacement d'une lampe de feu de position et de feu indicateur de direction avant :

Retirez le couvercle (deux vis). La lampe a un culot à ergots décalés et ne peut être montée à l'envers.

Sur certains équipements les feux de position sont incorporés aux phares (lampe 2 ou 4 watts - culot BA9s); enlevez le protecteur à l'arrière du phare, soulevez légèrement la languette qui maintient la lampe et faites-la pivoter; il suffit alors de tirer sur la lampe pour la dégager.

Remplacement d'une lampe de feu arrière et stop :

Retirez le couvercle (deux vis), la lampe de feu arrière et stop est la plus grosse, son culot porte deux argots décalés. La lampe la plus petite est le feu indicateur de direction.

Remplacement d'une lampe de feu latéral :

Déboîtez le globe; tirez sur les griffes métalliques en les pinçant légèrement pour sortir le support de lampe. Ce dernier est à remettre en place, bien enfoncé, avant de monter la lampe neuve.

Sur certains équipements (globes ronds) il suffit de passer la main sous l'aile, de rabattre la rondelle protectrice et de tirer sur le support de lampe pour le sortir.

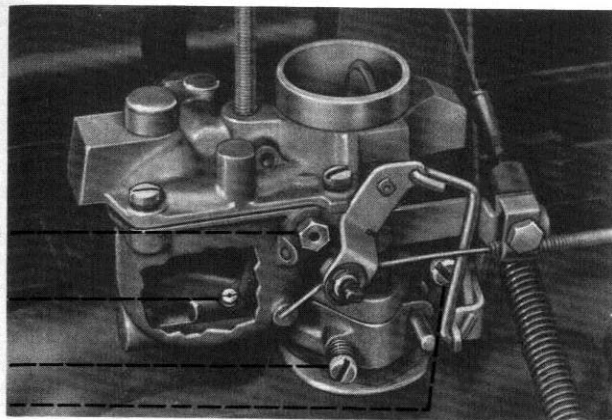
Lampes pouvant équiper votre voiture

Feux de route et feux de croisement	Lampe «route-croisement» 6 volts 45/40 watts, culot P 45 t 41 jaune (cristal pour exportation)
Feux de position jumelés avec feux indicateurs de direction	Lampe 6 volts - 21/5 watts diamètre 25, culot BAD 15 d.
Feux arrière et stop	
Feux latéraux	Lampe 6 volts - 2 ou 4 watts suivant équipement, type T 8 culot BA 9 s
Plafonnier	Lampe 6 volts - 4 watts navette 10 x 39
Feux indicateurs de direction arrière	Lampe 6 volts - 15 watts diamètre 25, culot BA 15 s
Éclaireur de plaque de police	Lampe 6 volts - 5 watts, type R 19 culot BA 15 s/19
Feux témoins et éclaireur de tableau de bord	Lampe 6 volts - 2 watts, type T 8 culot BA 9 s

Lampes 12 volts pour certains équipements.

Phares antibrouillard.

Si vous désirez équiper votre voiture de phares antibrouillard, consultez un Agent Renault, car un branchement incorrect pourrait entraîner la détérioration de l'installation électrique (câblage, organes..., en particulier dynamo) et la perte de la garantie pour cet ensemble.



Carburateur

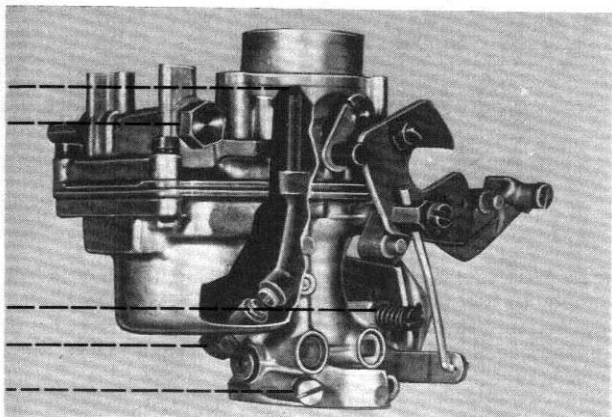
Solex 26 DIS ou Zénith 28 IF

Carburateur Solex 26 DIS

- A Gicleur de ralenti
- B Gicleur de marche (accessible après dépose du filtre du couvercle et du flotteur)
- C Vis de richesse de ralenti
- D Vis de réglage du ralenti

Carburateur Zénith 28 IF

- E Gicleur de ralenti (accessible après dépose du filtre à air et du couvercle)
- F Bouchon du filtre d'arrivée d'essence
- G Vis de réglage du ralenti
- H Bouchon d'accès au gicleur de marche (dépose du filtre et du carburateur)
- I Vis de richesse du ralenti



Gicleurs bouchés : Pour déboucher un gicleur bouché, nettoyez-le à l'essence et soufflez-le, mais n'employez pas un objet métallique.

Ralenti : On règle le ralenti lorsque le moteur est chaud. Pour régler le régime du moteur, vissez ou dévissez la vis de réglage du ralenti.

Vissez ensuite la vis de richesse jusqu'à ce que le moteur boite, puis dévissez-la légèrement jusqu'à obtenir une bonne stabilité.

Si nécessaire, corrigez le régime du moteur en vissant ou en dévissant la vis de réglage du ralenti.

Ne réglez pas le ralenti trop bas, vous risqueriez de caler le moteur dans l'utilisation en ville (600 à 650 tr/mn).

Anomalies - Fonctionnement moteur

Si votre voiture est convenablement entretenue, elle ne doit pas avoir d'incidents susceptibles de l'immobiliser longtemps.

Le moteur ne part pas

Le démarreur n'entraîne pas le moteur.

Cosses de batterie sales ou mal serrées.

Prise de masse desserrée.

Mauvais contact d'une fiche raccord de câblage.

Batterie à plat (faites-vous pousser en embrayant sur la 2^e vitesse).

Le démarreur fonctionne

Fils d'allumage débranchés ou mal branchés.

Humidité sur les bougies, la bobine, le couvercle de l'allumeur.

Contacts de l'allumeur déréglés ou en mauvais état.

Fixation du carburateur desserrée.

Manque d'essence dans le réservoir.

Pompe à essence détériorée.

Le moteur part

Il cale au ralenti

Gicleur de ralenti bouché.

Fixation du carburateur desserrée.

Il étouffe quand vous accélérez

Gicleur de marche bouché.

Sur route

Le moteur a des ratés

Contacts de l'allumeur mal réglés.

Bougie en mauvais état, porcelaine cassée.

Nous vous rappelons qu'il ne faut jamais faire tourner un moteur avec un fil de bougie débranché (risque de claquage des isolants des circuits d'allumage).

Le feu témoin de charge s'allume

L'incident n'est pas critique et vous pouvez rouler pour vous rendre chez l'Agent Renault le plus proche.

Si le feu témoin de pression d'huile et de température d'eau s'allume : vous devez vérifier :

Le niveau d'huile : rétablissez-le s'il y a lieu.

La courroie de ventilateur pompe à eau : elle doit être correctement tendue.

Le vase d'expansion : Il doit contenir du liquide.

S'il n'en contient pas, remplissez-le à demi avec de l'eau (bouchon vissé) et faites le plein du radiateur (clé à bougie) après l'avoir laissé suffisamment refroidir pour éviter toute émission de vapeur. Tous ces points ayant été contrôlés et un dépannage (provisoire) réalisé, remettez le moteur en marche. Si le feu témoin ne reste pas allumé, rendez-vous à faible allure chez l'Agent le plus proche.

Après toute intervention sur le véhicule ayant nécessité la vidange même partielle du circuit de refroidissement, ce dernier doit être rempli d'un mélange neuf convenablement dosé.

Important : En cas de dépannage par remorquage, ne jamais prendre les tubes de transmission comme points d'attache.

Freins

La pédale semble élastique. Il y a de l'air dans les canalisations ; faites faire la purge.

Pour toute anomalie dans le freinage, consultez rapidement un Agent Renault.