

ENTRETIEN & RÉGLAGE DES VOITURES



6 - 7 - 8 - 10 HP.

AMILCAR



AMILCAR

6 - 7 - 8 - 10 HP.

INSTITUTE



TYPE	ANNÉE DE FABRICATION	COURSES ET ALÉSAGES	CYLINDRÉE
Les " CYCLECARS "			
C.C.	1921-1924	55 x 95	903 cm ³
C.S.	1922-1925	57 x 95	1003 cm ³
C.S.	1922-1925	57 x 95	1044 cm ³
C. 4	1923-1928	58 x 95	1044 cm ³

Pour ces 4 modèles : châssis trapézoïdale - Suspension par 4 demi cantilever

Les " GRANDS SPORTS "			
C.G.S.	1924-1926	60 x 95	1076 cm ³
C.G.S. - 3	1924-1926	60 x 95	1076 cm ³
C.G.S. s	1926-1928	60 x 95	1076 cm ³
C.G.S. - 4	1929	60 x 95	1076 cm ³

La " 10 CV "			
E.	1923-1924	65 x 112	1485 cm ³
E.	1925	67 x 112	1578 cm ³
J.	1926	73 x 112	1878 cm ³

INSTITUTE



Châssis 6 HP, type C. 4

GRAISSAGE



1° ENSEMBLE BLOC MOTEUR. — FONCTIONNEMENT : Le graissage du moteur se fait par barbotage. L'huile contenue dans le carter inférieur du bloc cylindres est remontée par le volant dans une des pattes du moteur formant réservoir. Cette huile descend par une canalisation dans des augets en tôle. Les bielles munies de bequets (C) plongent à chaque tour dans l'huile contenue dans les augets.

L'embrayage, à disques métalliques, travaille dans l'huile. Le graissage de l'embrayage et de la boîte de vitesses est assuré automatiquement par l'huile du moteur.

Le graissage de l'ensemble bloc moteur assuré par le moteur lui-même, ne nécessite qu'un minimum de surveillance.

SURVEILLANCE : Celle-ci s'exerce au moyen d'une jauge graduée (chaque espace entre 2 divisions représente 1 litre), qu'il est nécessaire de consulter de temps en temps.

Le moteur étant arrêté, attendre quelques minutes. Retirer la jauge, l'essuyer avec un chiffon, la remettre en place *sans la visser* et la retirer. Le niveau d'huile dans le carter ne doit pas être au-dessous du 2° trait de la jauge.

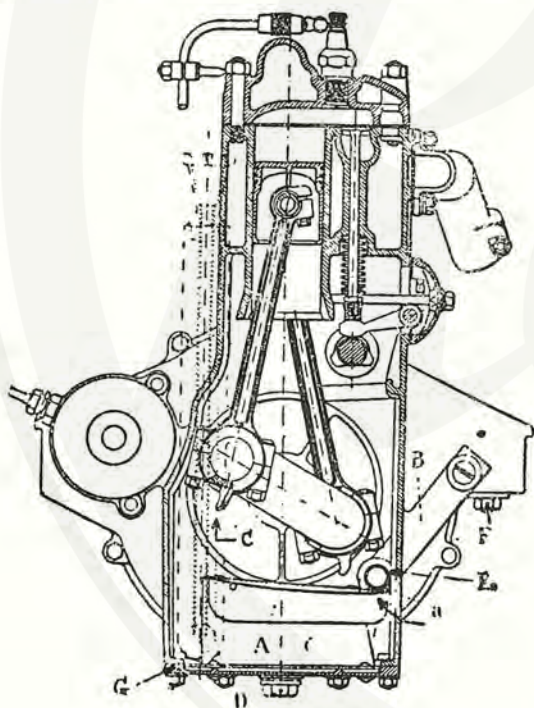
Il est nécessaire de procéder à la vidange complète du moteur et de la boîte tous les 3.000 kilomètres. Cette opération doit être accompagnée du nettoyage des canalisations.

Retirer le bouchon de vidange à tête 6 pans du carter inférieur du bloc cylindres et celui du carter de la boîte de vitesses. Enlever le carter inférieur (G) en aluminium, et nettoyer soigneusement les augets d'huile (A).

Pour nettoyer la rampe d'alimentation (E) injecter du pétrole dans les 4 trous (a) alimentant les augets.

Au remontage de la rampe d'alimentation prendre bien soin de ne pas bloquer durement le bouchon 6 pans, placé en avant de la rampe, pour éviter de casser l'ergot fixant la rampe dans sa position normale.

La vidange de la patte moteur se fait en enlevant le bouchon 6 pans (F).



Après vidange complète la quantité d'huile à remettre doit être de 3 litres dans le moteur et 1/2 litre dans la boîte.

Graissage du bloc moteur :

Sur moteurs neufs : employer l'huile *Yacco-Amilcar* type M.

L'huile *Yacco-Amilcar* type Y est à adopter chaque fois que le rendement mécanique maximum est recherché.

Sur moteurs usagés : employer l'huile *Yacco-Amilcar* type **XX** pour le graissage des moteurs ayant parcouru plus de 30.000 kilomètres avec une huile autre que *Yacco-Amilcar*.

La vidange du carter moteur doit être effectuée tous les 5.000 kilomètres.

Dans le cas où l'huile utilisée ne serait pas une huile minérale stabilisée du type *Yacco-Amilcar* ou du type *Yacco*, la vidange devrait être effectuée tous les 1.500 kilomètres.

2° MAGNETO ET DYNAMO. — Quelques gouttes d'huile blanche (machine à coudre) dans les graisseurs des paliers tous les 3.000 kilomètres.

3° PONT ARRIERE. — Tous les 3.000 kilomètres environ procéder à la vidange du pont arrière.

Pour les ponts sans différentiel : employer la graisse *Yacco-Pression* (environ 1 kilog).

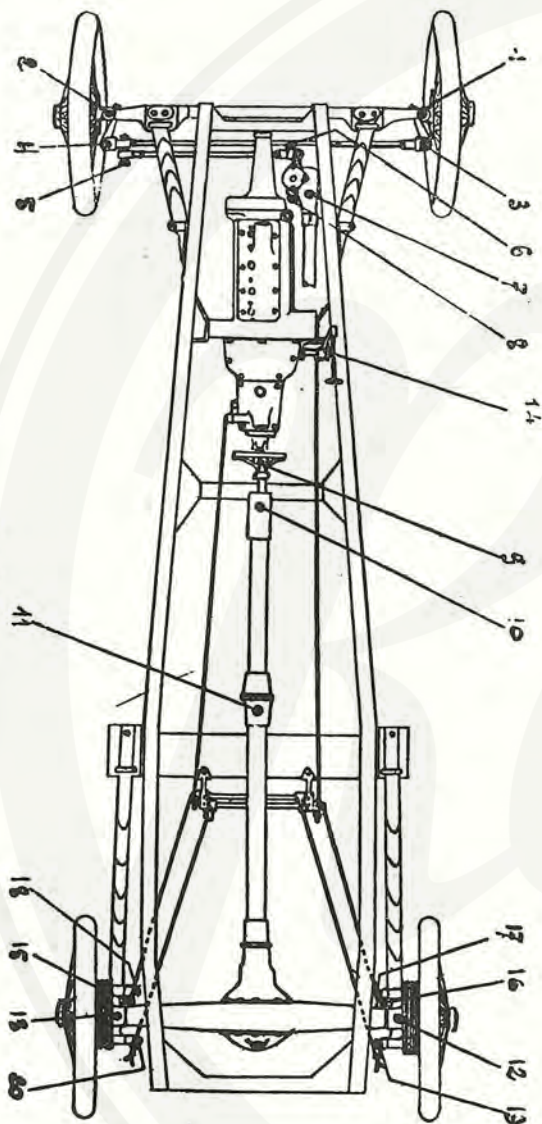
Pour les ponts à différentiel : employer l'huile *Carter-Yacco* environ 3/4 de litre.

4° GRAISSAGE GENERAL. — L'emploi du système « Técalémit » sur tous les châssis Amilcar, simplifie considérablement l'opération importante du graissage général. Ce graissage s'effectue tous les 300 kilomètres. La graisse à employer est de la *Yacco-Pression*. Prendre bien soin de refouler la graisse, jusqu'à avoir chassé complètement la graisse ancienne, reconnaissable à sa couleur.

EMPLACEMENT DES GRAISSEURS SUR LE CHASSIS 4 C

Voir planche I

1-2	Axe de pivotement.	} Essieu avant.
3-4	Axe barre accouplement.	
5-6	Rotules de la barre de direction.	} Direction.
7-8	Boîtier de direction.	
9	Entraîneur de cardan.	} Cardan.
10	Roulement avant de l'arbre de cardan.	
11	Roulement milieu de l'arbre de cardan.	
12-13	Roulement des arbres de roues AR (seulement tous les 900 km. et avec précaution, afin de ne pas mettre de graisse dans les tambours de freins).	} Pont arrière
14	Pédale de freins.	
15-16	Axes de ressort AR.	
17-18-19-20	Cames des freins arrière.	



RÉGLAGE

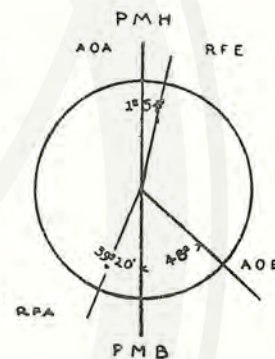


1° MOTEUR. — RÉGLAGE EN DEGRÉS SUR LE VOLANT MOTEUR

Avance ouverture admission.	0°
Retard fermeture	— 39°20'
Avance ouvert. échappement	48°
Retard fermeture	— 1°54'

RÉGLAGE EN MILLIMÈTRES.

Longueur de la pîge du dessus du piston
au plan de joint du cylindre.



Avance ouverture admission	= 0 m/m 5
Retard fermeture	— = 87 m/m
Avance ouverture échappement	= 82 m/m 8
Retard fermeture	— = 0 m/m 54

RÉGLAGE DES SOUPAPES.

Le jeu entre les écrous de soupapes et les basculeurs doit être :

Pour les soupapes admission : 15 centièmes environ.
Pour les soupapes échappement : 20 centièmes environ.

2° REGLAGE DE LA MAGNETO. — Sur le châssis 4 c, l'avance à l'allumage doit être au maximum de 5 m/m 5.

3° REGLAGE DU CARBURATEUR. — Ce châssis est monté avec carburateur Solex dont le réglage normal est :

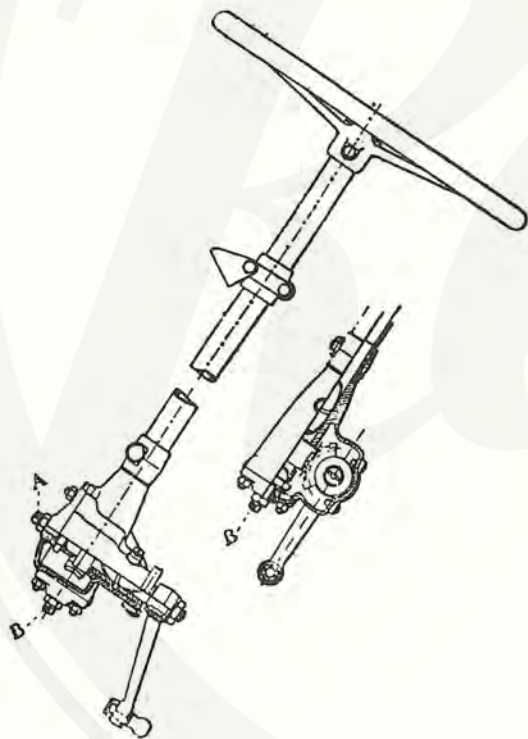
Pour carburateurs à volets :

buse : 18 gicleur : 95 gicleur de ralenti : 40 ou 45

Pour carburateur à boisseau :

buse : 17 gicleur : 95 gicleur de ralenti : 40 ou 45

4° REGLAGE DE LA DIRECTION. — Dans les directions ancien modèle, le jeu latéral de la vis et du secteur, peut être rattrapé en enlevant les cales en clinquant placées sous les couvercles de la vis et du secteur.



Pour faire disparaître le jeu dans la course du volant, tourner de la quantité nécessaire, la bague excentrée portant l'axe du levier de direction, après avoir pris le soin de desserrer les écrous du couvercle apposé.

Dans les directions nouveaux modèles, les axes de la vis et du secteur portent en bout sur un grain de butée, lequel reçoit la réaction axiale. Ces grains de butée sont réglables au moyen de vis et contre-écrous.

5° REGLAGE DES ROUES DIRÉCTRICES. — Pour éviter les usures anormales des pneus du train avant, bien observer les côtes de parallélisme. Celles-ci doivent être :

Carrossage : Inclinaison de 7,5 %; Pinçage : 6 à 8 m/m.

Pour les roues à pneus confort, le pinçage maximum doit être de 10 m/m (mesure prise à l'axe des roues).

6° REGLAGE DES FREINS. — (Voir planche 2 du schéma de commande des freins).

Les freins agissent sur les roues arrières. Le freinage est obtenu sur chaque roue par 4 mâchoires de frein, commandées par 2 cames par l'intermédiaire de 2 leviers.

Le freinage peut se faire soit au pied par la pédale, soit à main par le levier.

Le réglage des freins doit être fait très soigneusement. Avant d'effectuer cette opération, mettre l'arrière de la voiture sur cric.

Le réglage se fait au moyen des écrous à oreilles placés aux extrémités postérieures des tiges de commande.

ROUES. — Pour démonter une roue, la voiture étant soulevée sur un cric, dévisser le chapeau de roue et enlever la roue en la tirant à soi. Au remontage, prendre bien soin de la pousser bien droite et bien à fond sur le moyeu. Serrer le chapeau de roue à fond.

Les canelures et les filetages des roues et moyeux doivent être maintenus très propres et légèrement gras.

Les pneus à haute pression doivent être gonflés à 3 kgs. Les pneus à basse pression doivent être gonflés de 1 kg. 3/4 à 2 kgs.

Veiller à ce que les 4 roues soient gonflées à la même pression.

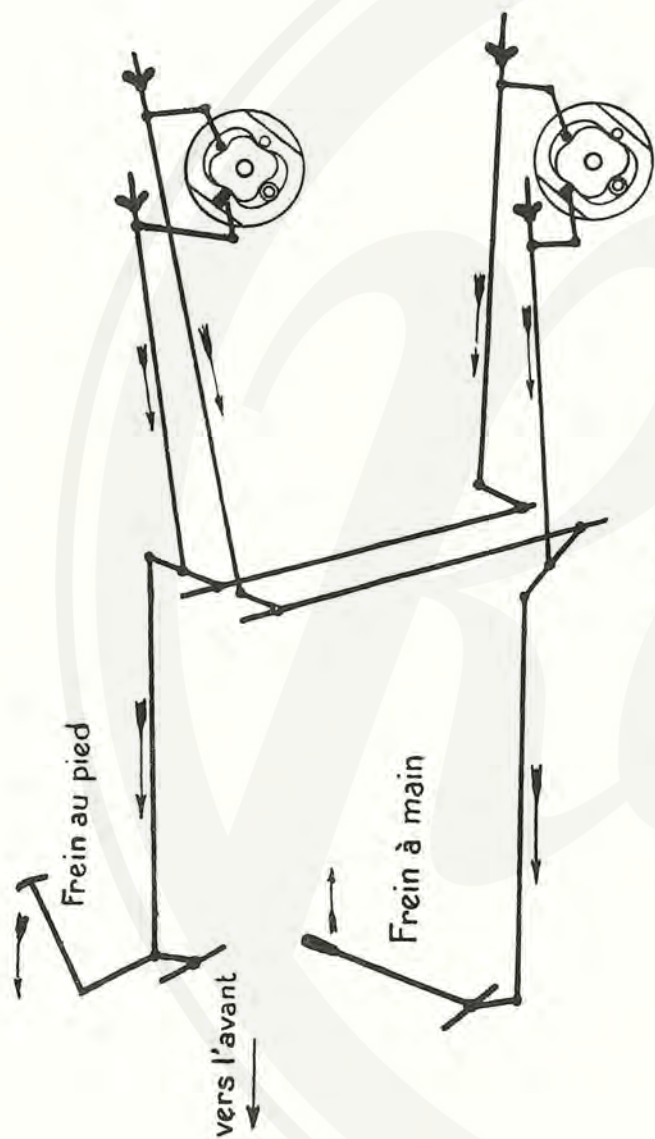


Planche II
Schéma des commandes des freins type C 4

Châssis 7 HP, type C. G. S.

GRAISSAGE



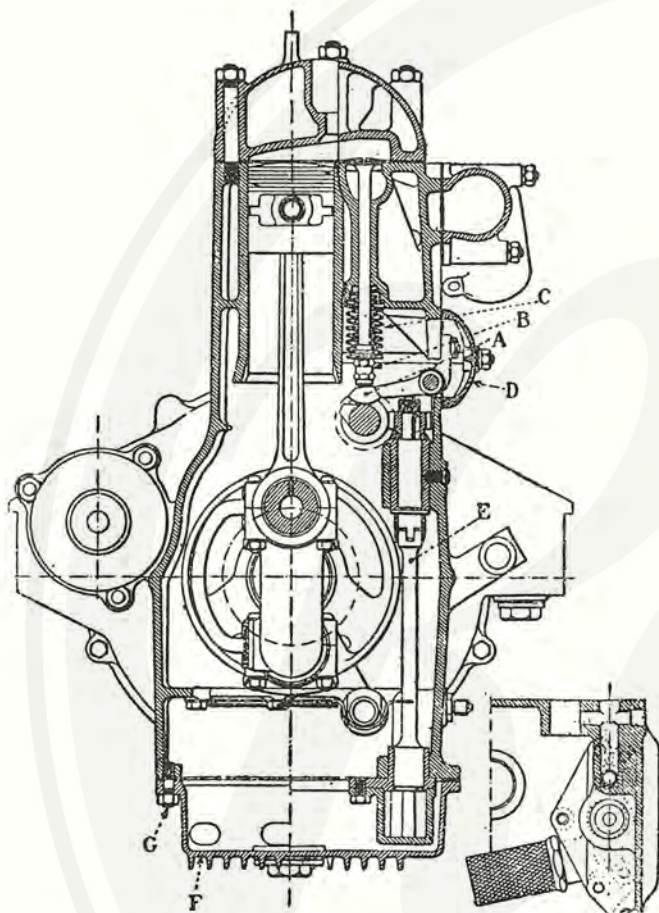
1° ENSEMBLE BLOC MOTEUR. — FONCTIONNEMENT : Le graissage du moteur se fait sous pression. Une pompe à huile à palettes, placée dans le fond du carter, distribue l'huile aux paliers extrêmes par une rampe horizontale. Le vilebrequin est perforé, et l'huile atteint les différents mannetons, par des cerceaux tubulaires. Une tôle perforée placée entre le bloc cylindre et le fond de carter isole l'huile contenue dans le carter inférieur. Une crépine filtre l'huile avant son entrée dans la pompe.

L'embrayage à disques métalliques travaille dans l'huile. Le graissage de l'embrayage et de la boîte de vitesses est assuré automatiquement par l'huile du moteur.

SURVEILLANCE : Comme le moteur 4 C, le moteur C. G. S. comporte une jauge graduée. (Ne jamais rouler avec un niveau d'huile inférieur à celui marqué par le 2^e trait).

Un manomètre d'huile placé sur la planche tablier indique en kg. la pression donnée par la pompe. Cette pression doit être de 1 kg. 5 à 1.000 tours au moteur et de 5 kg. à plein régime environ.

Si le manomètre n'indique aucune pression, vérifier la soupape de décharge placée à l'avant et sur le côté gauche. Pour cela, enlever le bouchon 6 pans, retirer la bille et son ressort et nettoyer soigneusement le logement de la bille. Cette opération doit évidemment, être effectuée le moteur arrêté.



Il est nécessaire de procéder à la vidange complète du moteur tous les 1.500 kilomètres si l'huile utilisée est une huile minérale non stabilisée.

La vidange ne doit être effectuée que tous les 5.000 kilomètres si l'huile utilisée est un des types d'huile *Yacco-Amilcar*.

Après vidange complète, la quantité d'huile à remettre doit être de 4 litres dans le moteur et 1/2 litre dans la boîte.

Les nouveaux châssis C. G. S. surbaissés ont un fond de carter dont la contenance est plus grande que celle du fond de carter de la série précédente. Sur ces châssis, la quantité d'huile fraîche à remettre dans le moteur après vidange doit être de 5 litres.

Graissage du bloc moteur

Sur moteurs neufs : employer l'huile *Yacco-Amilcar* type M.

L'huile *Yacco-Amilcar* type Y est à adopter chaque fois que le rendement mécanique maximum est recherché.

Sur moteurs usagés : employer l'huile *Yacco-Amilcar* type XX pour le graissage des moteurs ayant parcouru plus de 30.000 kilomètres avec une huile autre que *Yacco-Amilcar*.

La vidange du carter moteur doit être effectuée tous les 5.000 kilomètres.

Dans le cas où l'huile utilisée ne serait pas une huile minérale stabilisée du type *Yacco-Amilcar* ou du type *Yacco*, la vidange devrait être effectuée tous les 1.500 kilomètres.

2° MAGNETO ET DYNAMO. — Quelques gouttes d'huile blanche dans les graisseurs des paliers tous les 3.000 kilomètres.

3° PONT ARRIERE. — Tous les 3.000 kilomètres environ, procéder à la vidange du pont arrière.

Employer de la graisse *Carter-Yacco* environ 1 kg.

4° GRAISSAGE GÉNÉRAL. — Pour ce paragraphe mêmes indications que pour le châssis 4 C.

EMPLACEMENT DES GRAISSEURS SUR LE CHÂSSIS C. G. S.

Voir planche III

1-2	Axe de pivotement des roues.	} <i>Essieu avant.</i>
3-4	Cames des freins Avant.	
5-6	Axe des leviers intermédiaires.	
7-8	Rotules de la barre d'accouplement.	} <i>Direction.</i>
9-10	Rotules de la barre de direction.	
11-12	Boîtier de direction.	
13-14	Axe AV de ressort AV.	} <i>Ressorts AV.</i>
15-16	Axe AR de ressort AV.	
17-18	Axe de jumelle AR de ressort AV.	
19	Axe du pédalier.	} <i>Pédalier.</i>
20-21	Arbre du palonnier.	} <i>Palonnier.</i>
22	Entraîneur de cardan (côté pont).	} <i>Cardan.</i>
23	Roul' AV de l'arbre de cardan.	
24	Roul' milieu de l'arbre de cardan.	
25-26	Roul' des arbres de roues AR.	} <i>Pont AR.</i>
27-28	Axe des ressorts AR.	
29-30	Cames des freins AR.	

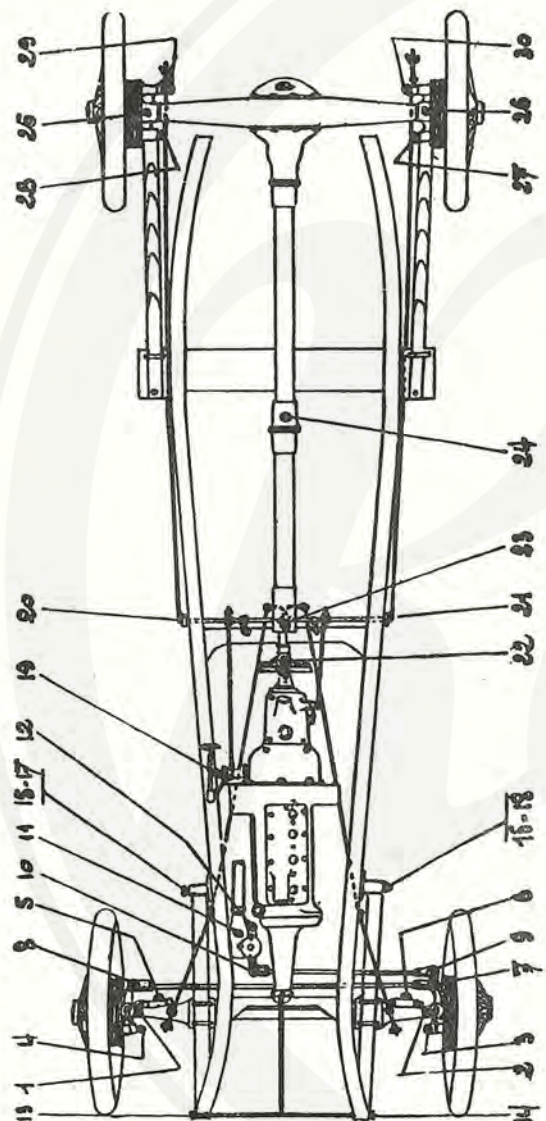


Planche III
Schéma du graissage du châssis type C. G. S.

RÉGLAGE



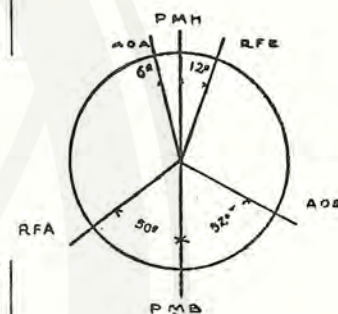
1° MOTEUR. — RÉGLAGE EN DEGRÉS SUR LE VOLANT MOTEUR

	Ancien Modèle	Nouveau Modèle
Avance ouverture admission.	6°	5°
Retard fermeture —	50°	55°
Avance ouvert. échappement.	52°	55°
Retard fermeture —	12°	12°

RÉGLAGE EN MILLIMÈTRES

*Longueur de la pignone du dessus du piston
au plan de joint du cylindre.*

	Ancien Modèle	Nouveau Modèle
Avance ouvert. admission	0% 16	0% 7
Retard fermeture —	80% 8	77% 4
Avance ouvert. échappement	88 %	77% 4
Retard fermeture —	1% 75	0% 2



RÉGLAGE DES SOUPAPES. — Le jeu entre les écrous de soupapes et les basculeurs doit être :

- Pour les soupapes admission : 15 centièmes environ.
- Pour les soupapes échappement : 20 centièmes environ.

2° RÉGLAGE DE LA MAGNETO. — La magnéto est à avance variable. L'avance de l'allumage maximum doit être de 8 millimètres.

3° RÉGLAGE DU CARBURATEUR. — Sur ce type de châssis le réglage normal du carburateur Solex est :

buse : 21 gicleur : 110 gicleur ralenti : 45

4° REGLAGE DE LA DIRECTION ET DES ROUES DIRECTRICES. — Se rapporter au même paragraphe du châssis 4 C.

REGLAGE DES FREINS. — Voir planche 4 du schéma de commande des freins.

Ce châssis comporte les freins sur les 4 roues, commandés soit au pied par la pédale, soit à la main par le levier.

Pour régler convenablement les freins, mettre sur cric, les trains avant et arrière.

Le réglage s'effectue au moyen des écrous à oreilles placés aux extrémités des tiges de commande.

Le réglage des freins avant est complété par une vis de butée attachée par l'extrémité du poussoir traversant l'axe de pivotement.

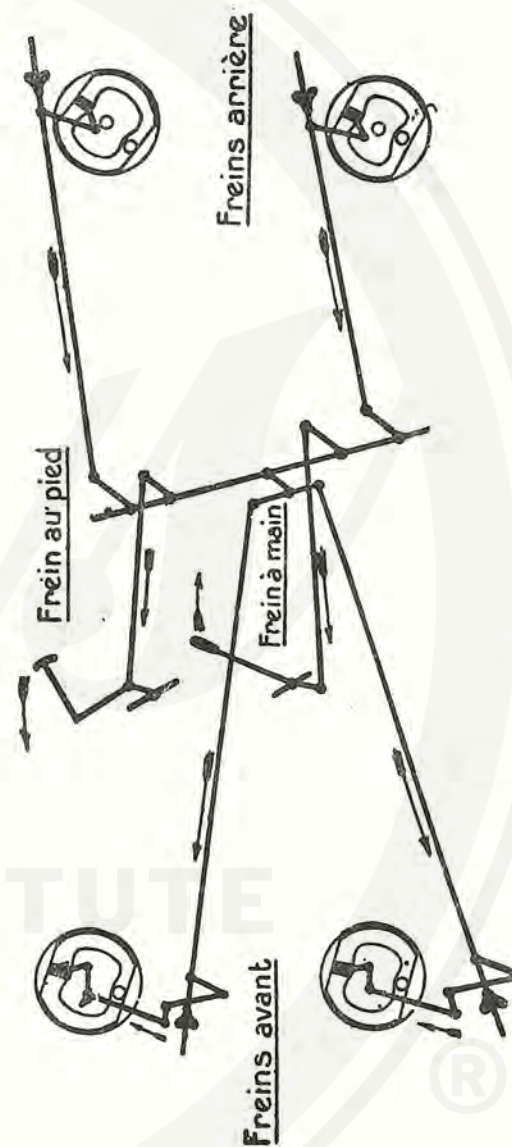
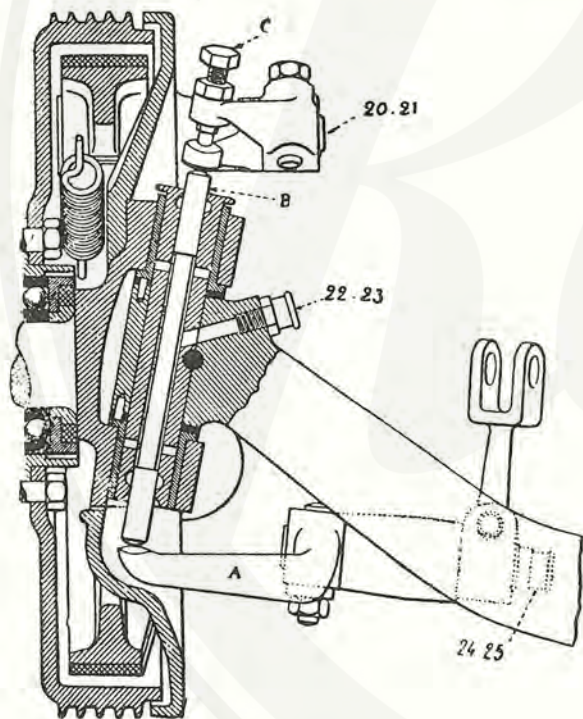


Planche IV
Schéma des commandes de frein type C. G. S

Châssis 7 HP, type G.

GRAISSAGE



1° ENSEMBLE BLOC, MOTEUR. — Le moteur de ce châssis est le même que celui du châssis C. G. S., sauf en ce qui concerne le réglage. Les explications que nous avons données pour le graissage du moteur C. G. S. sont les mêmes pour le moteur G.

2° PONT ARRIÈRE. — Le pont arrière étant à différentiel, il est nécessaire de n'employer pour le graissage que de l'huile *Carter Yacco*. Après vidange complète du pont (tous les 3.000 kilomètres) remettre dans le carter 1 litre d'huile environ.

3° GRAISSAGE GÉNÉRAL. — Mêmes indications que pour les châssis 4 C et C. G. S.

EMPLACEMENT DES GRAISSEURS SUR LE CHASSIS G

Planche V.

1-2	Axe de pivotement.	} Essieu avant.
3-4	Cames des freins AV.	
5-6	Axe des leviers intermédiaires, C ^{de} de frein.	
7-8	Rotules barre d'accouplement.	
9-10	Rotules de la barre de direction	} Direction.
11-12	Boîtier de direction.	
13-14	Axe avant de ressort AV.	} Ressorts avant.
15-17	Axe arrière de ressort AV.	
16-18	Axe des jumelles AR de ressort AV.	
19	Axe du pédalier.	} Pédalier.
20-21	Support arbre palonniers.	} Palonnier.
22	Arbre palonnier.	
23	Entraîneur de cardan (coté pont).	} Cardan.
24	Roul' avant de l'arbre de cardan.	
25	Roul' milieu de l'arbre de cardan.	
26-28	Axe AV. de ressort AR.	} Ressorts arrière.
27-29	Axe de jumelles AV. de ressort AR.	
30-31	Axe du palier de ressort AR.	
32-33	Axe AR. de ressort AR.	
34-35	Roul' des arbres de roues.	} Pont arrière.
36-37	Cames des freins AR.	

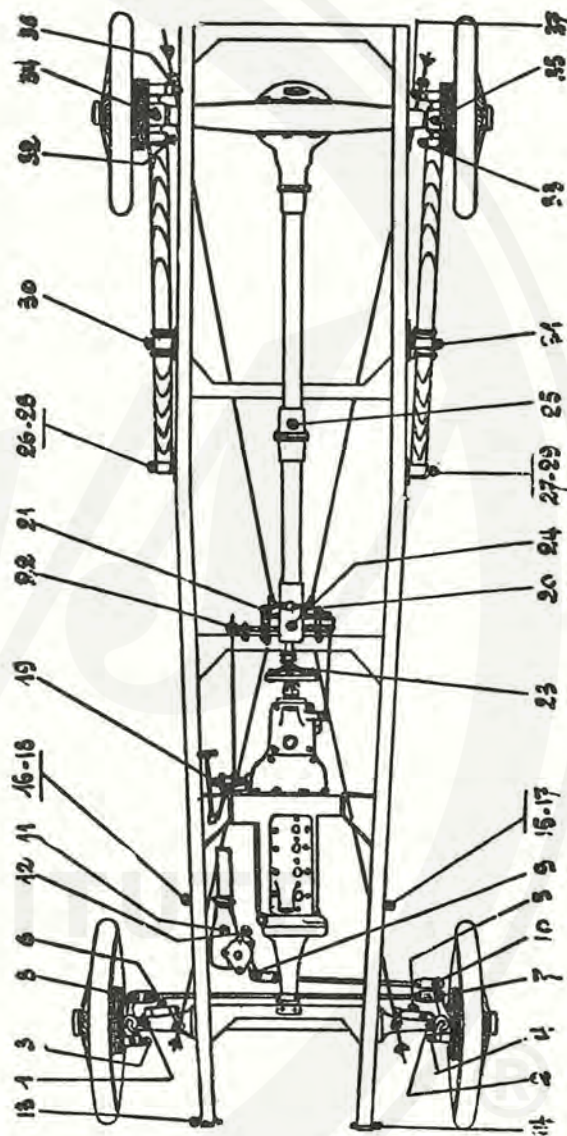


Planche V
Schéma de graissage du châssis type G

RÉGLAGE

1° MOTEUR. — RÉGLAGE EN DEGRÉS SUR LE VOLANT MOTEUR

Avance ouverture admission.	0°
Retard fermeture	— 39°20'
Avance ouverture échappement	48°
Retard fermeture	— 1°54'

RÉGLAGE EN MILLIMÈTRES

Long. de la pige du dessus du piston
au plan de joint du cylindre.

Avance ouverture admission.	0 m/m 5
Retard fermeture	— 87 m/m
Avance ouverture échappement	82 m/m 8
Retard fermeture	— 0 m/m 54

RÉGLAGE DES SOUPAPES. — Le jeu entre les écrous de soupapes et les basculeurs doit être : Pour les soupapes d'admission : 15 centièmes environ ; pour les soupapes échappement : 20 centièmes environ.

2° RÉGLAGE DE LA MAGNETO. — La magnéto est à avance fixe. Cette avance ne doit pas être supérieure à 4 m/m 5.

3° RÉGLAGE DU CARBURATEUR. — Le réglage normal du carburateur Solex monté sur ce châssis doit être :

L'ÉTÉ : buse : 16 gicleur : 80 gicleur de ralenti : 40 ou 45.
L'HIVER : buse : 16 gicleur : 85 gicleur de ralenti : 40 ou 45.

4° RÉGLAGE DE LA DIRECTION. — Sur ce châssis la direction est la même que celle du 4 C et du C. G. S. nouveaux modèles, et les indications que nous avons données aux chapitres précédents pour le réglage de cet organe, sont les mêmes ici.

5° RÉGLAGE DES ROUES DIRECTRICES. — Mêmes indications que celles données pour le châssis 4 C.

6° RÉGLAGE DES FREINS. — Voir planche 6 le schéma de commande de freins.

Comme le châssis C. G. S. le châssis G comporte les freins sur les 4 roues. Le frein au pied agit sur les roues avant et arrière, le frein à main agit seulement sur les roues arrière.

Mêmes observations pour le réglage des freins que celles faites pour le châssis C. G. S.

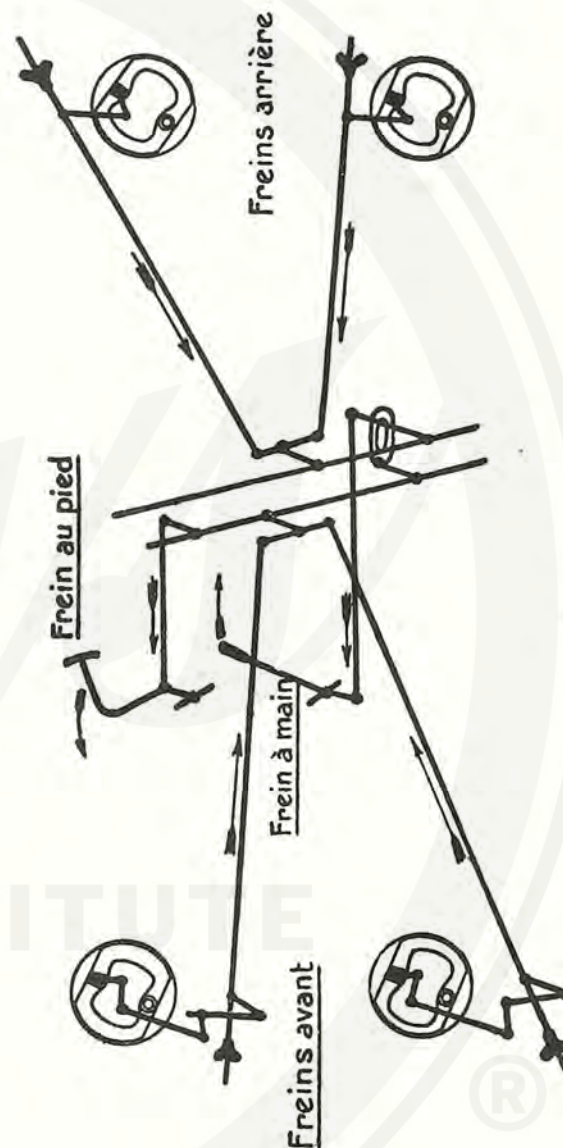
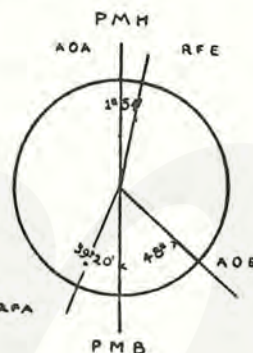


Planche VI
Schéma de commande des freins type G

Châssis 11 HP, type E.

GRAISSAGE

1° MOTEUR. — Le moteur 11 HP ne diffère des moteurs 7 HP que par ses dimensions. Le graissage se fait aussi sous pression et les observations faites pour le moteur C. G. S. sont les mêmes pour le moteur E.

Ce moteur comporte aussi une jauge constituée par un flotteur en liège fixé à l'extrémité d'une tige en fer. Cette tige se déplace devant une réglette graduée formant guide. (L'espace entre chaque graduation représente 1 litre).

La quantité d'huile renfermée dans le carter moteur ne doit jamais être inférieure à 4 litres correspondant au 2° trait de la jauge.

Il est nécessaire de procéder à la vidange complète du moteur tous les 1.500 kilomètres si l'huile utilisée est une huile minérale non stabilisée.

La vidange ne doit être effectuée que tous les 5.000 kilomètres si l'huile utilisée est un des types d'huile *Yacco-Amilcar*.

Cette opération faite, la quantité d'huile fraîche à remettre doit être de 6 litres.

Graissage du bloc moteur

Sur moteurs neufs : employer l'huile *Yacco-Amilcar* type M.

L'huile *Yacco-Amilcar* type Y est à adopter chaque fois que le rendement mécanique maximum est recherché.

Sur moteurs usagés : employer l'huile *Yacco-Amilcar* type XX pour le graissage des moteurs ayant parcouru plus de 30.000 kilomètres avec une huile autre que la *Yacco-Amilcar*.

La vidange du carter moteur doit être effectuée tous les 5.000 kilomètres.

Dans le cas où l'huile utilisée ne serait pas une huile minérale stabilisée du type *Yacco-Amilcar* ou du type *Yacco*, la vidange devrait être effectuée tous les 1.500 kilomètres.

2° EMBRAYAGE. — L'embrayage au lieu de baigner dans l'huile comme dans les modèles précédents, travaille à sec.

Une recommandation importante. Il est nécessaire de graisser quotidiennement le graisseur placé en bout de l'arbre de la fourchette de débrayage. Employer pour cet usage de la *Carter-Yacco* en petite quantité.

3° BOÎTE DE VITESSES. — L'huile employée pour le graissage de la boîte de vitesses est de l'huile *Carter-Yacco*. Tous les 3.000 kilomètres, faire la vidange complète de la boîte. La quantité d'huile à remettre après vidange est de 1 litre maximum.

4° MAGNETO ET DYNAMO. — Quelques gouttes d'huile blanche dans les graisseurs des paliers tous les 3.000 kilomètres.

5° PONT ARRIERE. — Le pont arrière de ce châssis étant à différentiel, employer pour le graissage de l'huile *Carter-Yacco*.

Tous les 3.000 kilomètres procéder à la vidange complète du pont. La quantité d'huile à remettre dans le pont après vidange est de 1/4 de litre environ.

6° GRAISSAGE GÉNÉRAL. — Se conformer pour cette opération aux indications données aux chapitres correspondants pour les châssis 4 C. C. G. S. et G.

EMPLACEMENT DES GRAISSEURS SUR LE CHASSIS TYPE E.

(Voir planche VII)

1-2	Axe de pivotement.	} Essieu AV.
3-4	Cames de freins AV.	
5-6	Axe des leviers intermédiaires de commande	
7-8	Rotules de la barre d'accouplement.	
9-10	Rotules de la barre de commande.	} Direction.
11-12	Boîtier de direction.	
13-14	Axes avant du ressort AV.	} Ressorts AV.
15-17	Axes arrière —	
16-18	Axe jumelle de ressort AV.	
19	Axe du pédalier.	} Pédalier.
20	Arbre de la fourchette de débrayage.	} Débrayage.
21-22	Arbre des palonniers.	} Palonnier.
23	Entraîneur du cardan, côté pont.	} Cardan.
24	Roul' avant de l'arbre du cardan.	
25	Roul' milieu —	
26-28	Axe avant de ressort AR.	} Ressort AR.
27-29	Axe de jumelle avant de ressort AR	
30-31	Axe du palier de ressort AR.	
32-33	Axe arrière du ressort AR.	
34-35	Roulement des arbres de roues.	} Pont AR.
36-37	Cames des freins AR.	

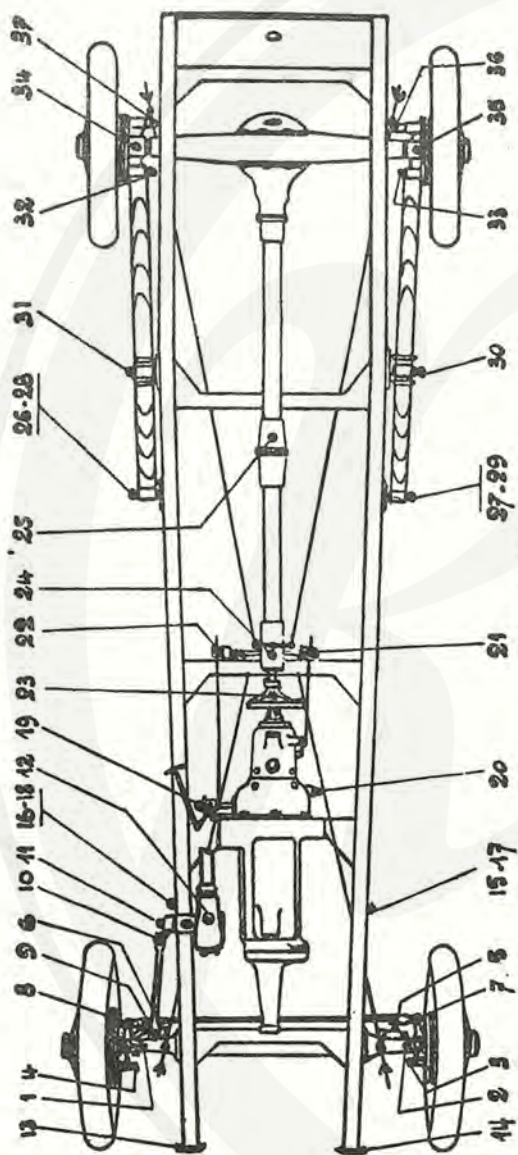


Planche VII
Schéma du châssis 11 HP, type E

RÉGLAGE



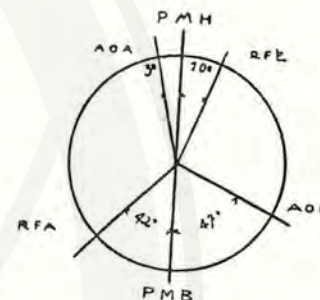
1° MOTEUR. — RÉGLAGE EN DEGRÉS SUR LE VOLANT MOTEUR.

Avance ouverture admission.	3°
Retard fermeture	42°
Avance ouverture échappement	47°
Retard fermeture	10°

RÉGLAGE EN MILLIMÈTRES

*Longueur de la pige du dessus du piston
au plan de joint.*

Avance ouverture admission	2 m/m 25
Retard fermeture	98 m/m 9
Avance ouverture échappement	95 m/m 9
Retard fermeture	1 m/m 25



RÉGLAGE DES SOUPAPES. — Le jeu entre les écrous de soupapes et les basculeurs doit être :

- Pour les soupapes d'admission : 10 centièmes environ.
- Pour les soupapes d'échappement : 12 centièmes environ.

2° REGLAGE DE LA MAGNETO. — La magnéto est à avance variable. L'avance à l'allumage doit être de 11 m/m maximum.

3° REGLAGE DU CARBURATEUR. — Le réglage normal du carburateur Solex monté sur ce châssis doit être :

buse : 19 gicleur : 95 gicleur de ralenti : 45 ou 50.

4° REGLAGE DE LA DIRECTION. — Sur ce châssis le principe de la direction est le même que celui des châssis 4 C., C. G. S. et G. Se reporter aux indications données dans les chapitres précédents pour cet organe.

5° RÉGLAGE DES ROUES DIRECTRICES. — Les cotes de parallélisme du train avant sur ce châssis doivent être :

Carrossage : 6,3 % ;

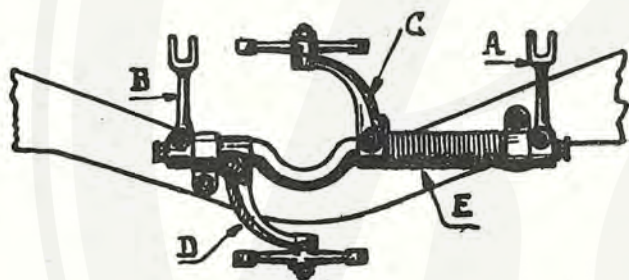
Pinçage des roues : 5 à 8 m/m.

6° RÉGLAGE DES FREINS. — Voir planche 8, schéma de commande des freins.

Ce châssis comporte les freins sur les 4 roues commandées soit au pied par la pédale, soit à la main par le levier.

Le principe des freins avant est exactement le même que celui des châssis C. G. S. et G.

Pour le réglage se reporter aux indications données aux chapitres précédents pour cet organe.



PALONNAGE DES FREINS DU CHASSIS E.

- A Levier de renvoi du frein au pied.
- B Levier de renvoi du frein à main.
- C Palonnier des freins arrière.
- D Palonnier des freins avant.
- E Ressort de rappel du palonnier.

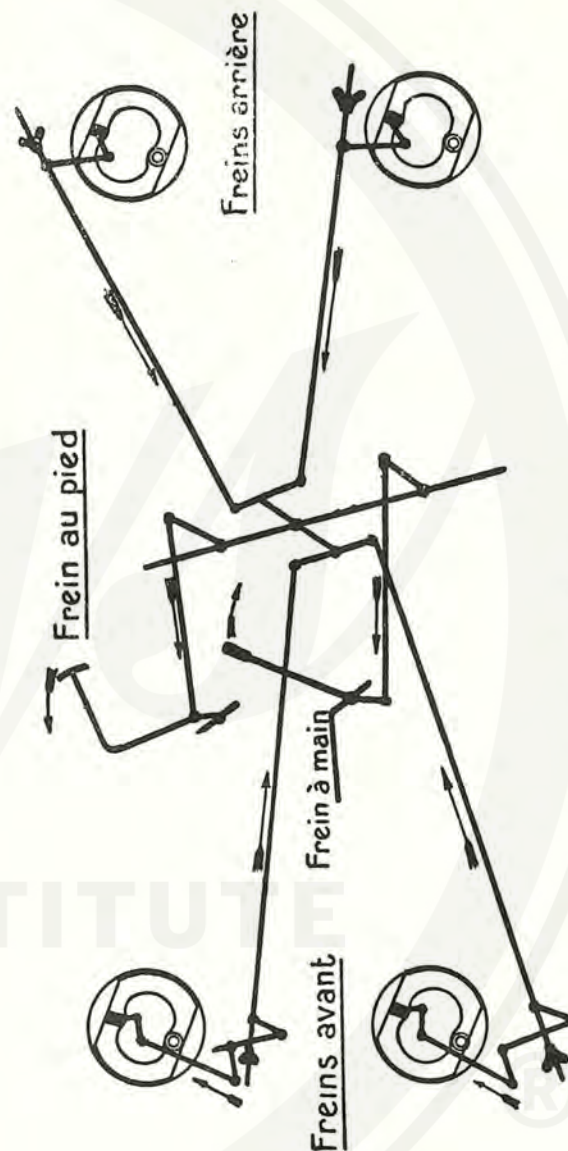
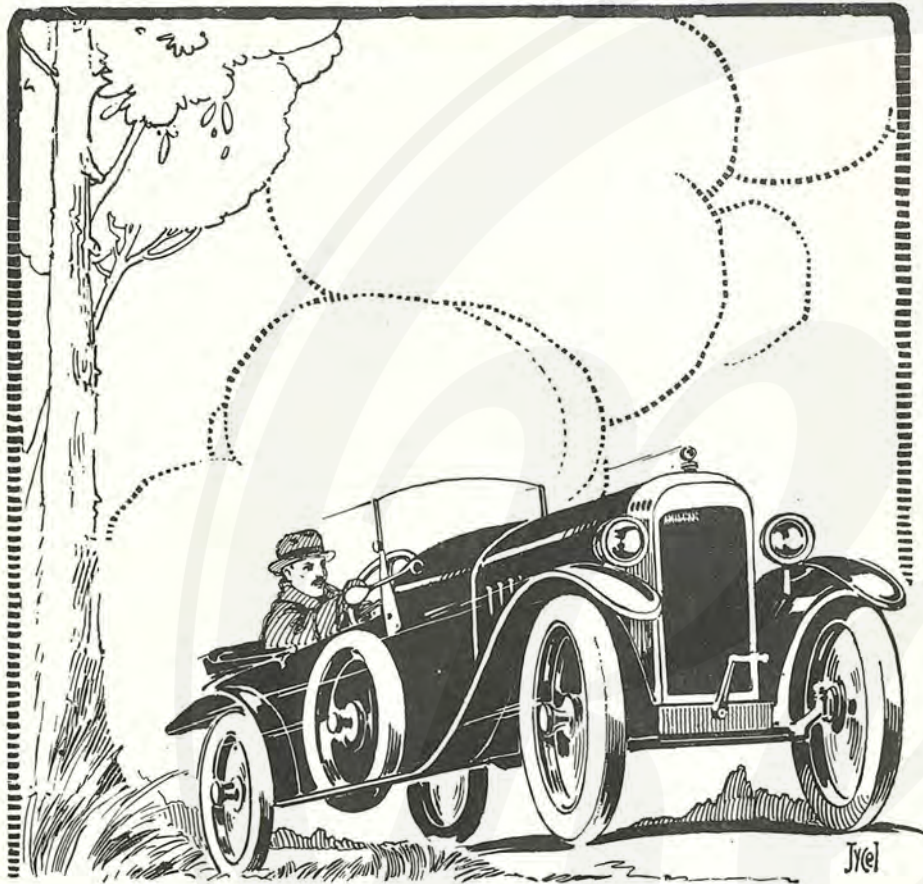


Planche VIII
Schéma de commande des freins 11 HP type E



AMILCAR



AGENTS FRANCE & ETRANGER

Demandes de Renseignements et Catalogues

AU SIÈGE SOCIAL: 34, Rue du Chemin-Vert, PARIS, XI^e

AGENTS POUR LA REGION PARISIENNE
MAC-MAHON-AUTOMOBILE 4 Avenue MAC-MAHON
MM. MUNCH & OBLIN 2 Avenue ALPHAND

LA VOITURE DES
CONNAISSEURS

**STABLE
VITE
ROBUSTE**

INSTITUTE

