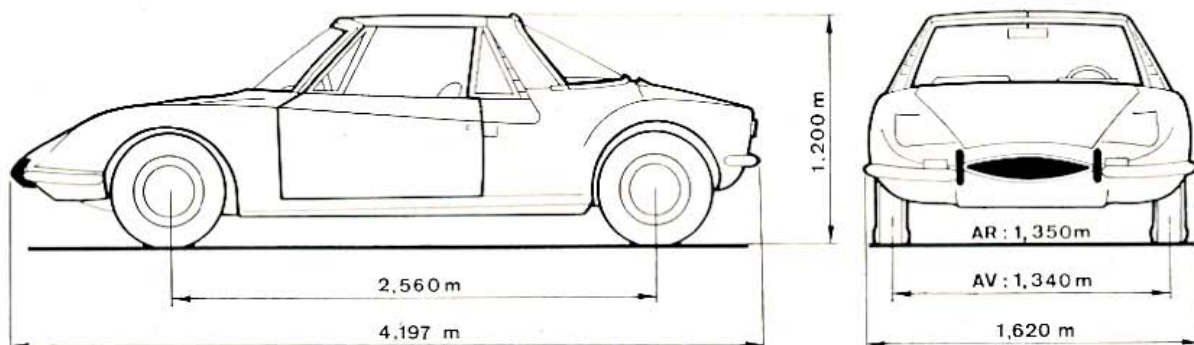


FICHE TECHNIQUE RTA



SPÉCIFICATIONS

Moteur central Ford type C 3, 4 cylindres en V à 60°.
Essence, 4 temps, refroidissement par eau.
Alésage×course (mm) : 90×66,80.
Cylindrée : 1 699 cm³.
Puissance fiscale : 10 CV.
Rapport volumétrique : 9 à 1.
Pression de compression : 11 kg/cm².
Puissance maxi (ch à 5 000 tr/mn) : DIN 75.
Couple maxi (m.kg à 2 800 tr/mn) : DIN 13,5.
Régime moteur maxi : 5 500 tr/mn.

Pompe à essence mécanique APG, à membrane.
Filtre à air sec Permatic, à éléments filtrants interchangeables Miofiltre.
Solex inversé 32 TDID à double corps.
Starter automatique.
Pompe de reprise mécanique.

Batterie 12 V 40 Ah.
Allumeur Bosch 0.231.146.083.
Ordre d'allumage : 1-3-4-2 (n° 1 avant droit, 2 arrière droit et 3 avant gauche).
Bobine : Bosch K 12 V à résistance de démarrage.
Bougies : Autolite AG 22 - Démarreur : Bosch EF 12 V 0,8 PS.
Alternateur : Bosch K 1.14 V 35 amp. 20 - Régulateur : Bosch ADN.1.14 V.

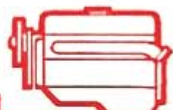
Embrayage monodisque à sec.
4 vitesses avant synchronisées (1^{re} en prise directe) - 1 marche arrière.
Lever de commande au plancher.
Boîte-différentiel placée derrière le moteur.
Transmission aux roues arrière par arbres à cardans Kempf positionnés en oblique.

A roues indépendantes, biellettes de poussée.
Suspension par ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques Boge, barre stabilisatrice.
Direction à crémaillère Cam Gears - Rapport : 12,6 à 1.
Diamètre de braquage hors tout : 10 m.

A roues indépendantes, bras tirés.
Suspension par ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques Boge, barre stabilisatrice.

CAPACITES (litres)

Réservoir essence : 43 super carburant.
Circuit de refroidissement : 10 (50 % eau, 50 % antigel Ford).
Carter moteur : (Ford embouti) : 3 (filtre + 0,5). SAE 10 W 30.
Boîte-différentiel : 3,20 SAE EP 90.
Direction : 0,20 SAE EP 90.
Freins : 0,15 Lockheed 55.



MOTEUR



CARBURATION



ALLUMAGE



TRANSMISSION



TRAIN AV.



TRAIN AR.

DIVERS

RÉGLAGES GROUPÉS

Fonctionnement de la distribution avec jeu théorique aux culbuteurs de 0,40 mm :

AOA : 23° avant PMH
RFA : 84° après PMB
AOE : 65° avant PMB
RFE : 42° après PMH

Jeu de marche aux culbuteurs (mm) à froid :
Admission : 0,35 - Echappement : 0,40.

	1 ^{er} corps	2 ^e corps
Diffuseur	23	24
Gicleur principal	122,5	140
Ajutage automaticité	160	145
Gicleur de ralenti	42,5	60
Calibreur air ralenti	1,55	1,25
Gicleur de pompe	45	
Enrichisseur		92,5
Pointeau (mm)	2	

Avance initiale : 6° avant PMH.
Repère fixe (6) sur carter de distribution et trait sur poulie d'arbre équilibreur.
Ecartement des contacts (mm) : 0,4 à 0,5.
Avance centrifuge : maxi 23 à 27° à 3 000 tr/mn.
Avance à dépression : maxi 10 à 14° à 350 mm Hg.
Angle de came : 50 ± 3°.
Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm.

Rapports de démultiplication :

1^{re} 3,40
2^e 1,99
3^e 1,37
4^e 1

Marche AR 3,65
Couple : 10×35 (Rapport 3,5 à 1).

Réglages du train avant (en ordre de marche) :
Angle de chasse : 2°30' à 3°30'.
Carrossage : 1°30' à 2°30'.
Pincement : 2 à 4 mm.
Angle de pivot : 12°15' non réglable.
Pneus : 145×14, gonflés de 1,7 à 1,8 bar.

Carrossage roues ar. : 0 à -1° (non réglable).
Dimension des jantes : 4 pouces 1/2×14.
Pneus : 165×14 sauf Michelin : 155×14.
Pression de gonflage : 1,9 à 2 bars.

Poids total à vide : 935 kg.
Poids total en charge : 1 315 kg. } type LX
Poids total tractable : 750 kg.

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

Vis de culasse : 8,2 à 9,5 (4 serrages successifs).
Chapeaux de paliers : 9 à 10.
Chapeaux de bielles : 2,5 à 3.
Fixation volant moteur : 6,5 à 7.