

Vol. 72

**BULLETIN DE
PRODUITS**

NISSAN / DATSUN STANZA

SERIE DES MODELES T11

Introduction des Nouveaux Modèles

AVANT-PROPOS

APPARENCE
DESCRIPTION
MOTELUX

Le présent bulletin de produits a été compilé pour fournir tous les renseignements nécessaires et indispensables pour effectuer de façon efficace, toutes les opérations de service requises sur les nouveaux modèles NISSAN/DATSUN STANZA de la série T11. Nous vous recommandons vivement de lire dans le moindre détail le présent bulletin pour avoir une bonne compréhension des caractéristiques, spécifications et mécanisme de ce nouveau modèle.

Ce bulletin se consacre notamment sur la description des points qui ont fait l'objet de modifications ou de changements en comparaison des anciens modèles de la série A10.

Les descriptions et les spécifications renfermées dans le présent bulletin sont basées sur le modèle tel qu'il apparaît en début de production. Nous nous réservons tous droits d'apporter les modifications nécessaires aux spécifications, à tout moment.

Les nouveaux modèles NISSAN/DATSUN STANZA de la série T11 sont entrés en production à partir des numéros d'identification de véhicule suivants (numéros de châssis).

Pour l'Europe	Autres que pour l'Europe
JN100T11U0300001	T11-200001
JN100PT11U0300001	PT11-200001
JN100KT11U0300001	KPT11-000001
JN10KPT11U0300001	FT11-000001
JN100FT11U0300001	FPT11-000001
JN10FPT11U0300001	

En ce qui concerne les spécifications particulières et détaillées relatives à votre pays, veuillez vous référer aux renseignements complémentaires tels que les catalogues de prix courants qui ont été fournis par le Service d'Exportation Nissan ou les imprimés décrivant les spécifications qui ont été ajoutés au matériel de vente.

SOMMAIRE

APPARENCE	1
DESCRIPTION	3
MOTEUR	3
CHASSIS	3
CARROSSERIE	5
EQUIPEMENT ELECTRIQUE DE LA CARROSSERIE	6
VARIATIONS PROPRES AUX MODELES	7
CARACTERISTIQUES GENERALES	8
MOTEUR CA	13
CHASSIS	14
BOITE-PONT MANUELLE	14
BOITE-PONT AUTOMATIQUE	16
TRAIN AVANT ET SUSPENSION AVANT	18
TRAIN ARRIERE ET SUSPENSION ARRIERE	21
COLONNE DE DIRECTION	23
CARROSSERIE	24
LEVE-GLACE DE PORTE ARRIERE A COMMANDE PAR CABLE	24
BRUITS ET VIBRATIONS	24
EQUIPEMENT ELECTRIQUE DE CARROSSERIE	25
CHAUFFAGE ET CLIMATISEUR	25
RENSEIGNEMENTS D'ENTRETIEN	28
REMARQUES CONCERNANT L'ENTRETIEN	28
OUTILS SPECIAUX	28

APPARENCE

BERLINE



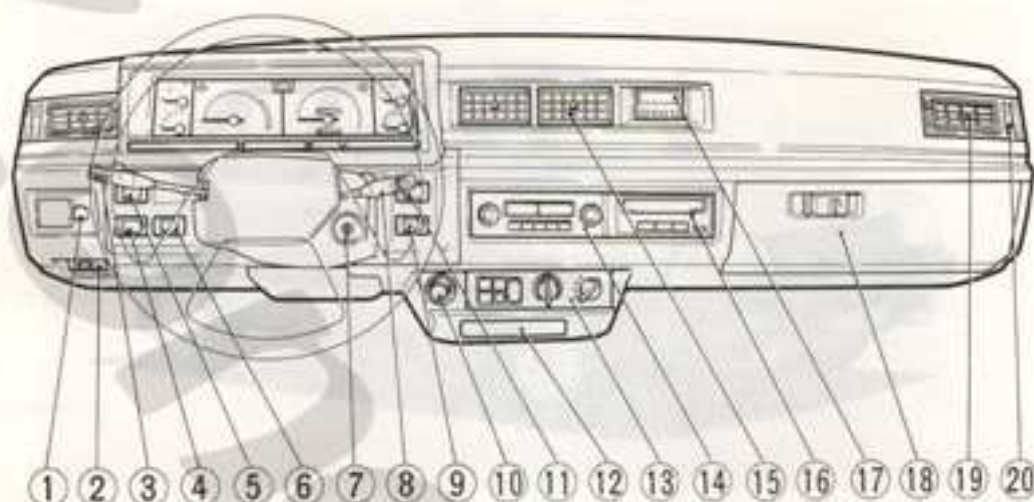
HATCHBACK 3 PORTES



HATCHBACK 5 PORTES



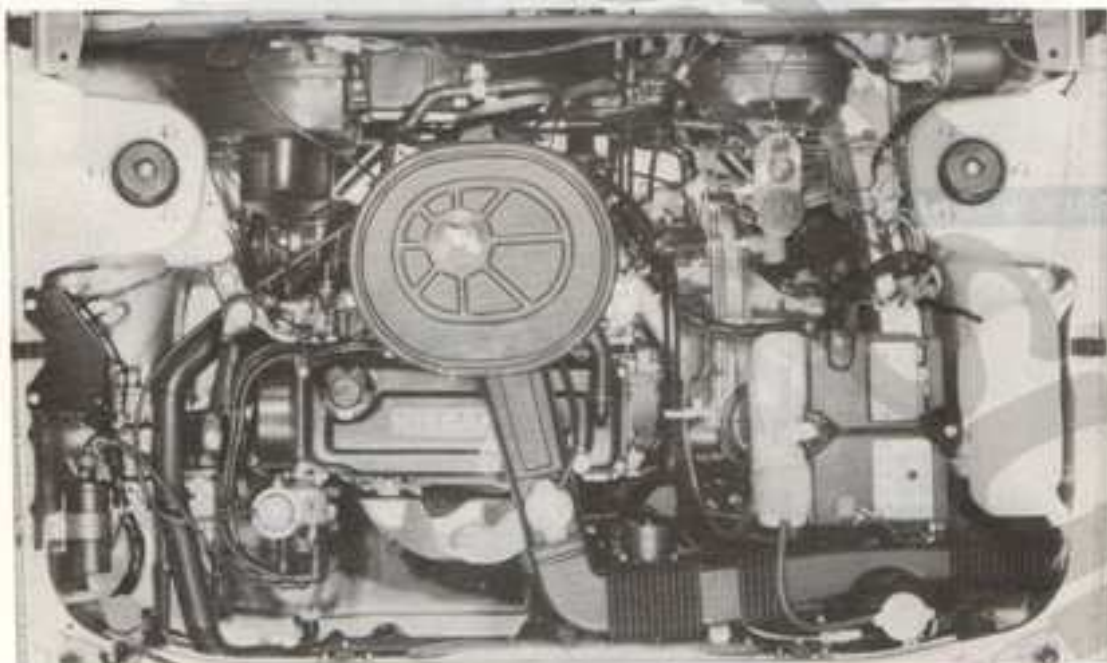
PLANCHE DE BORD



IC303

- | | | |
|---|--|--|
| 1 Rhéostat d'éclairage | 7 Contacteur d'allumage et antivol | 13 Réglages de chauffage ou de climatiseur |
| 2 Poignée d'ouverture de capot | 8 Commande d'essuie-glace et de lave-glace | 14 Autoradio |
| 3 Commande d'éclairage/clignotants/sélecteur code-feux de route | 9 Commande d'essuie-glace et de lave-glace de lunette AR | 15 Aérateur central |
| 4 Commutateur de phare antibrouillard AR (Pour l'Europe) | 10 Allume-cigare | 16 Lecteur de cassettes stéréo |
| 5 Commande de feux de détresse | 11 Commande de dégivreur de lunette AR | 17 Montre électrique |
| 6 Commande de lave-optique de projecteur | 12 Cendrier | 18 Boîte à gants |
| | | 19 Aérateur latéral |
| | | 20 Dégivreur latéral |

COMPARTIMENT MOTEUR



DESCRIPTION

Les nouveaux modèles de la série T11 ont été mis au point en vue de prendre une place de leader sur le marché compétitif secondaire. Les principales améliorations qui ont été apportées ont été concentrées sur les points suivants:

En ce que concerne les organes qui sont accompagnés d'un astérisque "*", se reporter aux explications plus détaillées fournies dans le présent bulletin.

- Tenue de route améliorée en comparaison des tous les modèles de la même catégorie.
- Excellent confort en conduite en comparaison de tous les modèles secondaires compactes de la même catégorie.
- Economie imbattable.
- Amélioration totale de toutes ses caractéristiques exceptionnelles.

Ces résultats ont été obtenus en créant le nouveau T11 doté d'un moteur de conception nouvelle monté à l'avant et du type à traction avant.

Voici un résumé des caractéristiques offertes par les nouveaux modèles de la série T11:

MOTEUR

- Il existe deux modèles de moteur: CA16 et CA18. Ces deux moteurs ont été mis au point pour être exclusivement montés sur les modèles à moteur à l'avant et traction avant.

CHASSIS

EMBRAYAGE

- Une commande mécanique de l'embrayage a été adoptée.

BOITE-PONT MANUELLE

- Les nouveaux modèles de boîte-pont manuelle RN4F31A et RS5F31A ont été adoptés.

BOITE-PONT AUTOMATIQUE

- Un nouveau modèle de boîte-pont automatique RN3F01A a été adopté.

TRAIN AVANT ET SUSPENSION AVANT

Les organes du train avant et de la suspension avant ont été reconçus pour assurer une meilleure adaptation à la conception moteur à l'avant et traction avant. La construction de base est essentiellement la même que celle du modèle A10; cependant, les points suivants ont été modifiés:

- La voie a été élargie d'environ 100 mm.
- Le déport de pivot de fusée est maintenant "négatif". Ceci dans le but d'améliorer la tenue pendant le freinage.
- La structure de la fixation supérieure de la jambe élastique a été modifiée pour que la force appliquée soit uniformément répartie de façon à améliorer le confort et réduire les bruits et les vibrations.
- Un ressort hélicoïdal déporté a été installé aux fins de réduction de la force de frottement.
- La suspension a été directement installée sur le châssis pour éliminer la traverse de suspension.
- La barre de compression et la biellette transversale ont été unifiées.
- Un nouveau joint trépid à vitesse linéaire T86T76 a été adopté pour les demi-arbres de train AV. Sa structure de base est identique à celle des demi-arbres de train AV du modèle 720 à 4 roues motrices.

TRAIN ARRIERE ET SUSPENSION ARRIERE

- La suspension arrière emploie des jambes élastiques indépendantes à accouplement parallèle étudiées pour équilibrer le rendement de la direction.
- La voie a été élargie d'environ 80 mm en comparaison du modèle A10.
- La fixation supérieure de la jambe élastique utilise une construction à séparation de la force appliquée. Son principe de fonctionnement est identique à celui de la suspension avant.
- Un ressort hélicoïdal déporté a été installé aux fins de réduction de la force de frottement.
- La conception de base du train arrière s'appuie sur celle du modèle N10. Sauf le roulement extérieur et la bague d'étanchéité d'huile des pièces d'organes sont de conception nouvelle.

FREINS

- Un nouveau modèle de freins à disque "en poing" a été installé sur les roues avant. Sa structure de base est identique à celle du modèle C31.
- La construction des freins arrière est fondamentalement identique à celle du type LT utilisé pour les modèles N10 et B310 avec de légères modifications.
- Le maître-cylindre a été unifié au réservoir. Sa construction est fondamentalement identique à celui qui est utilisé pour les modèles N10 et 910.
- Un servo-frein de 7,5" a été installé sur tous les modèles.
- Une soupape compensatrice de freinage qui est fondamentalement identique à celle utilisée pour le modèle N10 a été employée pour tous les modèles.
- Le frein de stationnement est du type à câble de réaction qui commande un support tendeur et agit sur les roues arrière.

DIRECTION

- Une colonne de direction à bille d'acier et amortisseur de conception nouvelle a été adoptée pour tous les modèles.
- Une colonne de direction inclinable est utilisée avec la direction assistée.
- Le même type de boîtier de direction manuel RP15L utilisé pour le modèle 910 a été adopté.
- Le boîtier de direction assistée IPR15L utilise le même mécanisme à soupape rotative que celui utilisé pour le modèle N10.

PNEUS ET ROUES

- La roue 5J-13 est un équipement standard sur les modèles pour l'Europe; la roue 4-1/2J-13 est standard pour les modèles destinés à tous les pays sauf l'Europe.
- Les dimensions standards des pneus sont 165SR-13 et 185/70SR-13 pour les modèles destinés à l'Europe et 6.45-13-4PR sur les modèles destinés à tous les pays sauf l'Europe.

CIRCUIT D'ALIMENTATION

- Le réservoir de carburant a été installé sous le plancher au niveau de la banquette arrière pour accroître la sécurité et élargir l'espace du coffre à bagages.
- La surface des canalisations d'alimentation a été traitée au zinc, chromate et au téflon pour assurer un revêtement robuste.

SYSTEME D'ECHAPPEMENT

- Un tuyau flexible a été installé dans le système d'échappement pour limiter les bruits renfermés à l'intérieur de l'habitacle à passagers, mais aussi pour réduire la rigidité du système d'échappement.

CARROSSERIE

ALIGNEMENT DE LA CARROSSERIE

- Pour accroître la rigidité de la carrosserie, la suspension avant, le moteur et la direction sont directement installés sur la carrosserie.

CHARNIERES DE PORTE

- Un mécanisme d'accouplement identique à celui utilisé pour les modèles 910 a été employé.

LEVE-GLACE

- Les glaces de portes avant utilisent un lève-glace à doubles bras croisés.
- Les glaces de portes arrière utilisent un lève-glace commandé par câble.
- Le moteur de lève-glace électrique est un modèle à couplage direct.
- Le dispositif d'ouverture de glaces latérales est disponible en option pour le modèle Hatchback GL 3 portes. Sa construction de base est identique à celui qui est utilisé pour le modèle N10.

CEINTURE DE SECURITE

- Les ceintures de sécurité des sièges avant sont du type à 3 points d'ancrage et sont munies d'un enrouleur hybride à verrouillage automatique et détecteurs de contrôle pour la "G" (accélération de gravité) du véhicule et pour les sangles.
- Les ceintures de sécurité de la banquette arrière sont du type à 3 points d'ancrage équipés d'un enrouleur hybride à verrouillage automatique de conception identique à celui utilisé pour les ceintures de sécurité du siège avant et du type à 2 points d'ancrage et sangles fixes.

TOIT OUVRANT

- Le toit ouvrant qui est doté de mécanismes d'inclinaison et de coulissement, est disponible en option pour tous les modèles GL sauf ceux destinés à la France. Sa construction de base est identique à celle du toit ouvrant utilisé pour le modèle 910.

DISPOSITIFS D'OUVERTURE DE COFFRE A BAGAGES (Hayon) ET DE VOLET DE BOUCHON DE RESERVOIR

- Le dispositif d'ouverture de coffre à bagages et de volet de bouchon de réservoir d'essence sont tous deux commandés par une seule poignée et un câble.

PROTECTION ANTIROUILLE

- Des tôles métalliques en chromate de zinc et traitées anti-rouille ont été largement employées pour les panneaux de la carrosserie.
- Une méthode de revêtement par cation a été utilisée pour accroître la protection anticorrosive.
- Les espaces compris entre les panneaux de carrosserie ont tous été colmatés.

BRUITS ET VIBRATIONS

- De nouvelles conceptions de la construction ont été retenues pour accroître la rigidité de la carrosserie du véhicule.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE DE LA CARROSSERIE

CHAUFFAGE ET CLIMATISEUR

- Le chauffage et le climatiseur ont été étudiés pour que l'air froid soit admis par les aérateurs supérieurs tandis que l'air chaud soit admis par les aérateurs inférieurs de façon à assurer une répartition optimum de la température.
- Les sections qui composent le chauffage et le climatiseur sont disposées dans le compartiment moteur pour que l'habitacle des passagers soit plus spacieux.
- Le faisceau du chauffage utilise une résine qui a permis de réduire le poids et la dimension et d'améliorer le rendement de l'installation.
Le réservoir utilise une soupape à papillon qui contrôle le débit d'eau distribuée au chauffage.
- Les durites réparties dans la planche de bord sont de conception identique entre les modèles à chauffage et à climatiseur.
Les aérateurs latéraux emploient tous un système d'aération forcée.
- Une buse de sortie en éventail a été utilisée pour améliorer la répartition de l'air dans la région des jambes des sièges avant dans tous les modèles pour l'Europe. C'est un équipement optionnel dans les autres modèles.
- Il existe deux sortes de réglage: le premier type est mécanique équipé d'une biellette latérale et le second est du type à commande à dépression et disponible sur le modèle GL.
- Si les durites de chauffage ou le faisceau est remplacé, verser de l'eau dans le radiateur comme décrit dans le chapitre Renseignement d'entretien.

PHARE

- Les phares sont d'une conception qui assure un remplacement rapide de l'ampoule sans obligation d'utiliser d'outils spéciaux.
- Un adaptateur a été installé entre le réflecteur et l'optique pour offrir une distribution idéale du faisceau en harmonie à la construction de l'optique lorsque le phare est allumé.

LEVE-GLACE ELECTRIQUE

- Un système de lève-glace à commande unique est disponible en option.

VERROUILLAGE AUTOMATIQUE DE PORTE

- Un système de verrouillage automatique de porte est disponible comme équipement optionnel sur le modèle GL.

VARIATION PROPRES AUX MODELES

		Modèle	Moteur	Boîte-pont	Dimension de roue ... déport *1	Pneu
Pour l'Europe	Berline	LT11DQ	CA16	RN4F31A	5J-13 ... 45 (Acier) 5J-13 *2 ... 45 (Aluminium)	165SR13 185/70SR13 *2
		LT11Q				
		PLT11FQ	CA18	RS5F31A		
		PLT11AQ		RN3F01A		
	Hatchback 3 portes	KLT11DQ	CA16	RN4F31A		
		KLT11Q				
		KLT11DFQ		RS5F31A		
		KLT11FQ				
	Hatchback 5 portes	KPLT11FQ	CA18			
		FLT11DQ	CA16	RN4F31A		
		FLT11Q				
		FLT11FQ		RS5F31A		
		FPLT11FQ	CA18	RN3F01A		
	FPLT11AQ					
Autres que pour l'Europe	Berline	LT11D	CA16	RN4F31A	4-1/2J-13 ... 45 (Acier) 5J-13 *2 ... 45 (Aluminium)	6,45-13-4PR 165SR13 *2 185/70SR13 *2
		LT11				
		LT11F		RS5F31A		
		PLT11	CA18	RN4F31A		
		PLT11F		RS5F31A		
		PLT11A		RN3F01A		
	Hatchback 3 portes	KPLT11F		RS5F31A		
	Hatchback 5 portes	FLT11	CA16	RN4F31A		
		FLT11F		RS5F31A		
		FPLT11	CA18	RN4F31A		
		FPLT11F		RS5F31A		
		FPLT11A		RN3F01A		

*1 Unité: mm

*2 Option

Signification des préfixes et des suffixes

☐ : Berline	☐ : Autres que pour l'Europe
K : Hatchback 3 portes	Q : Pour l'Europe
F : Hatchback 5 portes	☐ : Boîte-pont 4 rapports
☐ : Moteur CA16	F : Boîte-pont 5 rapports
P : Moteur CA18	A : Boîte-pont automatique
L : Conduite à gauche	D : Modèle G
☐ : signifie "sans indication".	☐ : Modèle GL

CARACTERISTIQUES GENERALES

Modèle			Berline		Hatchback 5 portes		Hatchback 3 portes		
Désignation									
Dimensions et poids	Longueur hors-tout		mm	4.280 4.405 *1			4.225 4.340 *1		
	Largeur hors-tout		mm	1.655, 1.665 *2					
	Hauteur hors-tout		mm	1.390			1.370		
	Empattement		mm	2.470					
	Voie	Avant	mm	1.430					
		Arrière	mm	1.410					
	Garde au sol minimum		mm	165					
	Porte-à-faux	Avant	mm	865 900 *1					
		Arrière	mm	945 1.035 *1			890 970 *1		
	Espace intérieur	Longueur	mm	1.825		1.795			
		Largeur	mm	1.390					
		Hauteur	mm	1.145			1.125		
Poids en ordre de marche *3		kg	955		975		955		
Rayon minimum de braquage (mur à mur)		m	5,4						
Places assises (nombre de personnes)			5						

*1 Equipé d'un pare-chocs de sécurité (Autres que pour l'Europe)

*2 Equipé d'une moulure de protection latérale

*3 Les valeurs représentent les poids maximum pour chaque variation de modèle

Modèle de moteur		Autres que pour l'Europe		Pour l'Europe		
		CA16	CA18	CA16	CA18	
Désignation						
Caractéristiques générales du moteur	Catégorie	A essence				
	Temps	4				
	Nombre et disposition de cylindres	4 cylindres en ligne				
	Disposition des soupapes	Arbre à cames en tête				
	Alésage x course	mm	78 x 83,6	83 x 83,6	78 x 83,6	83 x 83,6
	Cylindrée	cm ³	1.598	1.809	1.598	1.809
	Taux de compression		9,0	8,8	9,0	8,8
	Puissance maximum		90/5.600 *1	100/5.600 *1	81/5.200 *2	88/5.200 *2
	Couple maximum		135 (13,8)/ 3.600 *3	150 (15,3)/ 3.600 *3	130 (13,3)/ 3.200 *4	142 (14,5)/ 3.200 *4
	Circuit de graissage	Type de pompe à huile	Pompe à engrenage			
Type de filtre à huile		Cartouche à plein débit				
Circuit de refroidissement	Liquide de refroidissement	Antigel longue durée à 50%				
	Type de radiateur	A ailettes ondulées et tube				
	Type de pompe à eau	Centrifuge				
	Thermostat Température d'ouverture	°C	88 (dans les pays froids) 82 (dans les pays tempérés) 76,5 (dans les pays tempérés)		88	
Circuit d'alimentation	Carburateur	Carburateur inversé double corps				
	Filtre à air	Type de filtre	A papier visqueux			
		Type de réglage thermostatique	Automatique			
Batterie	Modèle	N40 N60MF *5		N60MF		
	Capacité	V-AH	12 - 40 12 - 60 *5		12 - 60	
Alternateur	Puissance	V-AH	12 - 50 12 - 60 *5		12 - 60	
	Type de régulateur de tension		Régulateur de tension séparé		Régulateur de tension à circuit intégré incorporé	

*1 Indice SAE brut (CV/tr/mn)

*2 DIN (CV/tr/mn)

*3 Indice SAE brut [N-m (kg-m)/tr/mn]

*4 DIN [N-m (kg-m)/tr/mn]

*5 Pour les pays froids ou les modèles équipés d'un climatiseur

Modèle de moteur			Autres que pour l'Europe		Pour l'Europe	
Désignation			CA16	CA18	CA16	CA18
Démarrreur	Type		Standard Démultiplication ... optionnel pour boîte automatique		Standard ... boîte manuelle Démultiplication ... boîte auto- matique	
	Puissance	kW	0,8 ... Boîte manuelle 1,0 ... Boîte automatique, op- tionnel pour boîte manuelle 1,2 ... Optionnel pour boîte automatique		1,0 ... Boîte manuelle 1,2 ... Boîte automatique	
Système d'allumage	Ordre d'allumage		1-3-4-2			
	Type de bobine d'allumage		C6R-206 HP5-13E			
	Type d'allumeur		A rupteur			
	Bougie d'allumage		BP5ES, L46PW		BPR5ES	
Embrayage	Type de disque		200CBL			
	Couvercle d'embrayage	Modèle	C200S			
		Pleine charge N (kg)	3.481 (355)	3.923 (400)	3.481 (355)	3.923 (400)
	Méthode de commande de l'embrayage		Mécanique			
Boîte-pont manuelle 4 rapports	Modèle		RN4F31A			—
	Rapport de démultiplication	1ère	3,333			—
		2ème	1,955			—
		3ème	1,286			—
		4ème	0,902			—
		Marche AR	3,417			—
	Transmission aux roues	Type	Engrenage hélicoïdal			—
		Rapport de démultiplication	3,650, 3,789 *1			3,650 —

*1 Option

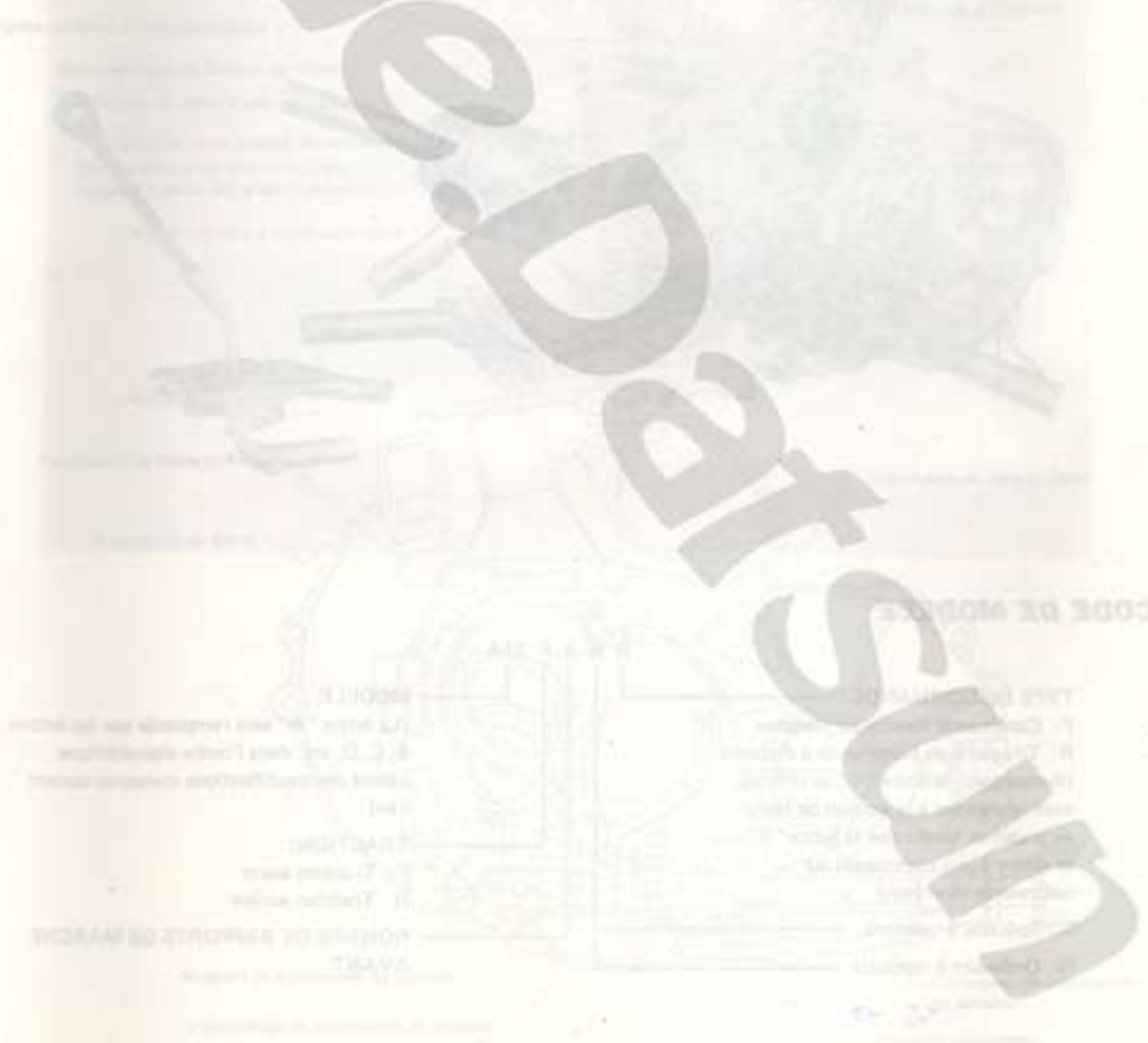
Modèle de moteur			Autres que pour l'Europe		Pour l'Europe	
			CA16	CA18	CA16	CA18
Désignation						
Boîte-pont manuelle 5 rapports	Modèle		RS5F31A			
	Rapport de démultiplication	1ère	3,333			
		2ème	1,955			
		3ème	1,288			
		4ème	0,902			
		5ème	0,733			
		Marche AR	3,417			
	Transmission aux roues	Type	Engrenage hélicoïdal			
Rapport de démultiplication		3,650, 3,789 *1		3,650		
Boîte-pont automatique	Modèle		—	RN3F01A	—	RN3F01A
	Rapport de démultiplication	1ère	—	2,826	—	2,826
		2ème	—	1,543	—	1,543
		3ème	—	1,000	—	1,000
		Marche AR	—	2,364	—	2,364
	Transmission aux roues	Type	—	Engrenage hélicoïdal	—	Engrenage hélicoïdal
		Rapport de démultiplication	—	3,476	—	3,476
Type de train et de suspension AV			Jambe élastique indépendante à rotule			
Type de train et de suspension AR			Jambe élastique indépendante et accouplement parallèle			
Freins	Type et modèle	Avant	Disque-AD20S		Disque-AD20V	
		Arrière	Tambour-LT20			
	Type de réglage de mâchoire (freins AR)		Automatique			
	Diamètre intérieur de maître-cylindre mm		20,64			
	Modèle de servo-frein		M75			
	Type de régulation de pression		Soupape DP			
	Type de frein de stationnement		A commande mécanique sur roues AR			

*1 Option

Modèle de moteur				Autres que pour l'Europe		Pour l'Europe	
Désignation				CA16	CA18	CA16	CA18
Roues et pneus	Roues	Standard	Dimension	4-1/2J-13 (acier)		5J-13 (acier)	
			Déport mm	45			
		Option	Dimension	5J-13 (Aluminium)			
			Déport mm	45			
	Dimension de pneu	Standard	6.45-13-4PR		165SR13		
		Option	165SR13 185/70SR13		185/70SR13		
Direction	Manuelle	Engrenage	Type	Crémaillère et pignon			
			Modèle	RP15L			
	Assistée	Engrenage	Type	Crémaillère et pignon			
			Modèle	IPRP15L			
	Arbre de colonne de direction			Collapsible			
Rendement	Régime de rapport supérieur à 1.000 tr/mn km/h	Boîte manuelle	4 rapports	32,9		32,7	—
			5 rapports	40,4		40,3	
		Boîte automatique		—	31,1	—	31,0

MOTEUR CA

- Le nouveau modèle de moteur CA16 et CA18 a été spécialement conçu pour être installé sur les modèles à moteur à l'avant et traction avant. Grâce à son montage latéral, le moteur possède une longueur hors-tout réduite.
 - La construction du moteur est du type à écoulement croisé, refroidissement à eau, 4 cylindres en ligne et arbre à cames en tête.
 - Les dimensions du moteur ont été réduites pour limiter son poids. Les bruits son très nettement réduits grâce à l'emploi d'un bloc-cylindres trapézoïdal à demi-chemise, une courroie de distribution crantée, un cache-culbuteurs flottant.
 - Un allumeur entièrement transistorisé et une courroie à entretien minimum sont employés pour faciliter les réglages et l'entretien.
 - L'alimentation est régulée par le carburateur.
- Pour avoir de plus amples renseignements, se reporter aux brochures d'entretien et de réparation qui sont mentionnées dans "l'Avant-propos".



CHASSIS

BOITE-PONT MANUELLE

Pour mieux s'adapter au modèle à moteur à l'avant et traction avant, une boîte-pont manuelle a été unifiée à la transmission aux roues de telle sorte que son couplage est direct en ligne avec le moteur à montage latéral.

Les boîte-ponts existent sous deux modèles: RN4F31A et RS5F31A.

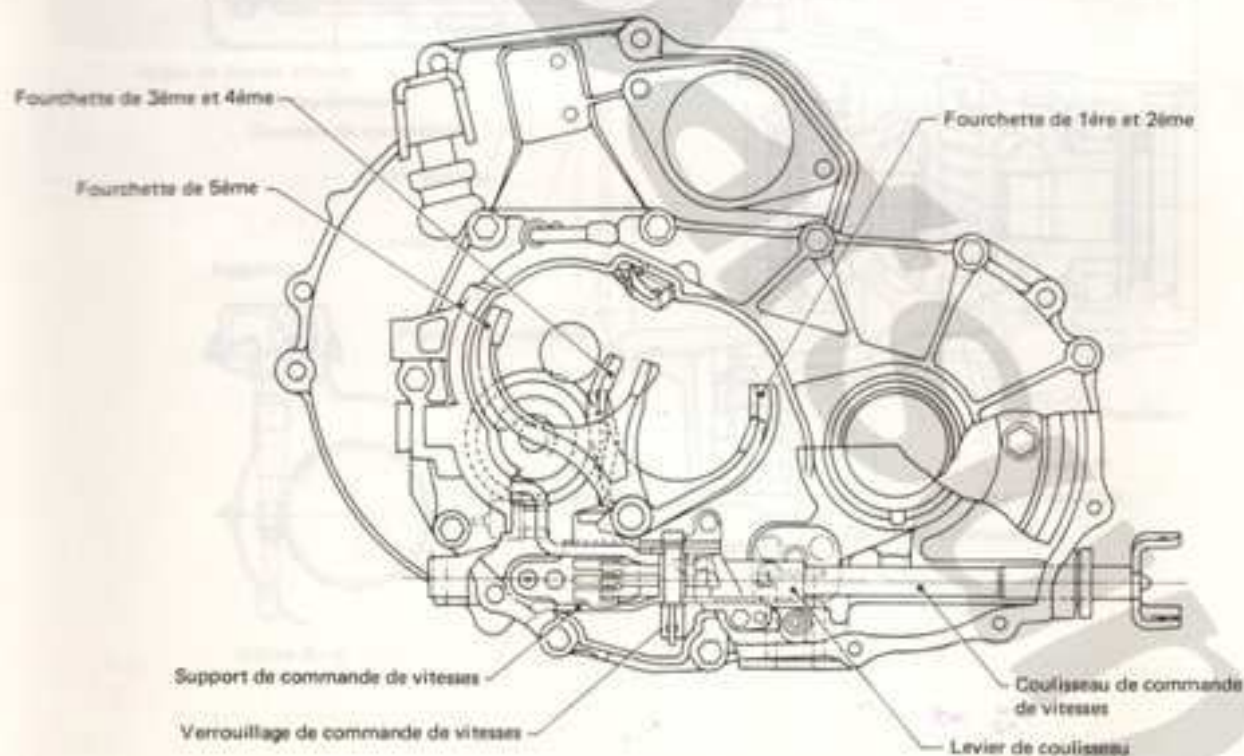
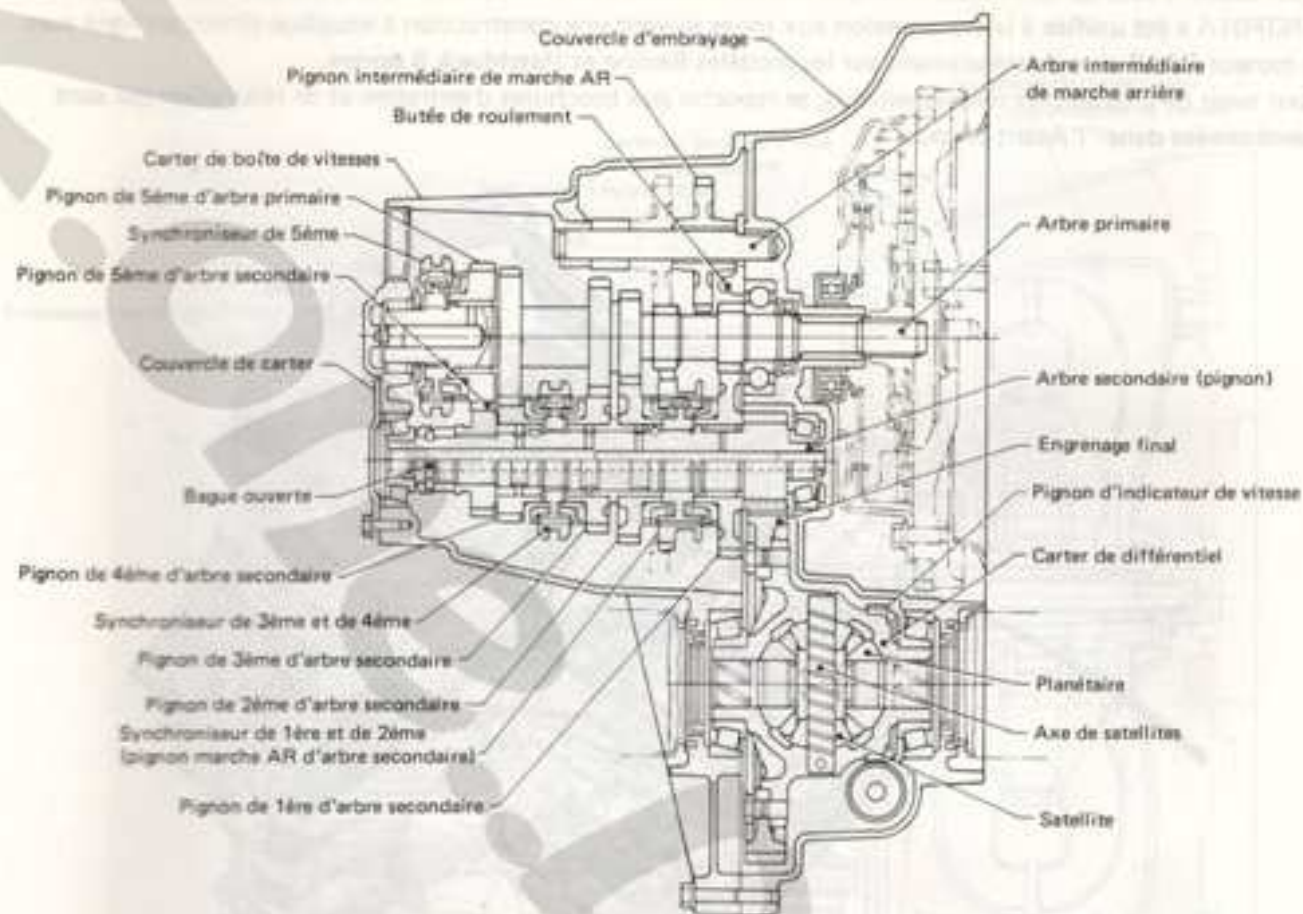
Pour avoir de plus amples renseignements, se reporter aux brochures d'entretien et de réparation qui sont mentionnées dans "l'Avant-propos".



CODE DE MODELE

		R	N	4	F	31A		
TYPE DE COMMANDE						MODELE		
F: Commande directe au plancher						(La lettre "A" sera remplacée par les lettres B, C, D, etc. dans l'ordre alphabétique quand des modifications mineures auront lieu).		
R: Tringlerie de commande à distance						TRACTION:		
(Remarque: la lettre "F" se référerait antérieurement à la version de levier au plancher tandis que la lettre "R" se réfère à une commande sur colonne de direction)						F: Traction avant		
S: Spéciale 5 rapports						R: Traction arrière		
N: Ordinaire 4 rapports						NOMBRE DE RAPPORTS DE MARCHE AVANT		

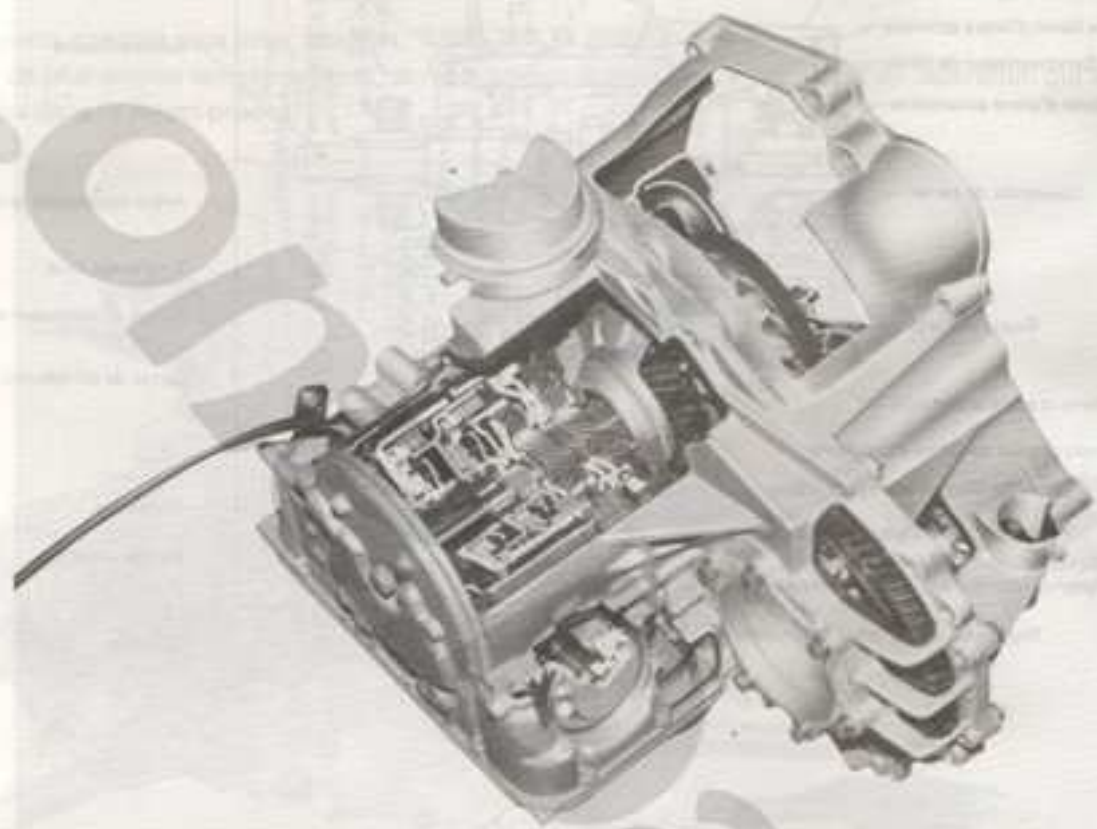
CONSTRUCTION



BOITE-PONT AUTOMATIQUE

Pour mieux s'adapter au modèle à moteur monté à l'avant et à traction avant, la boîte-pont automatique RN3F01A a été unifiée à la transmission aux roues suivant une construction à couplage direct, en ligne avec le moteur CA18 monté latéralement sur les modèles Berline et Hatchback 5 portes.

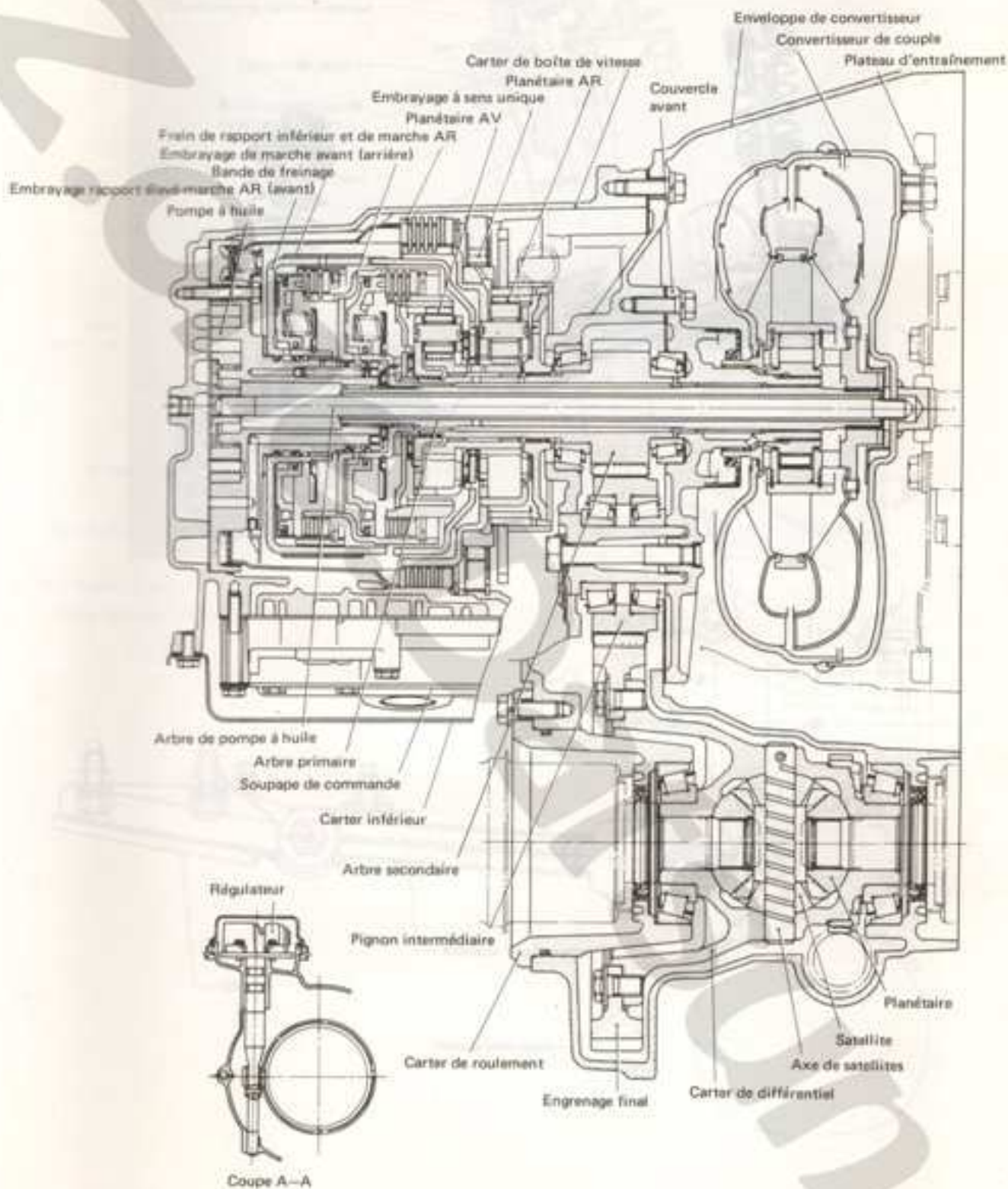
Pour avoir de plus amples renseignements, se reporter aux brochures d'entretien et de réparation qui sont mentionnées dans "l'Avant-propos".



CONSTRUCTION

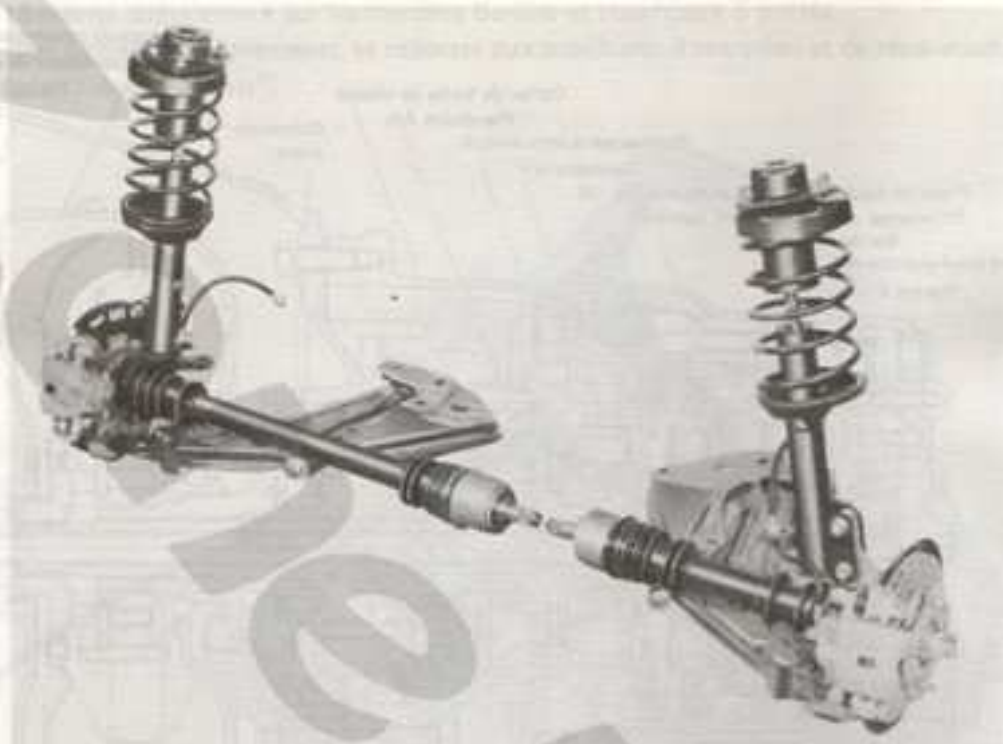
TRAIN AVANT ET SUSPENSION AVANT

Les schémas ci-dessous illustrent la construction du train avant et de la suspension avant. Ils montrent les différents composants et leur assemblage.

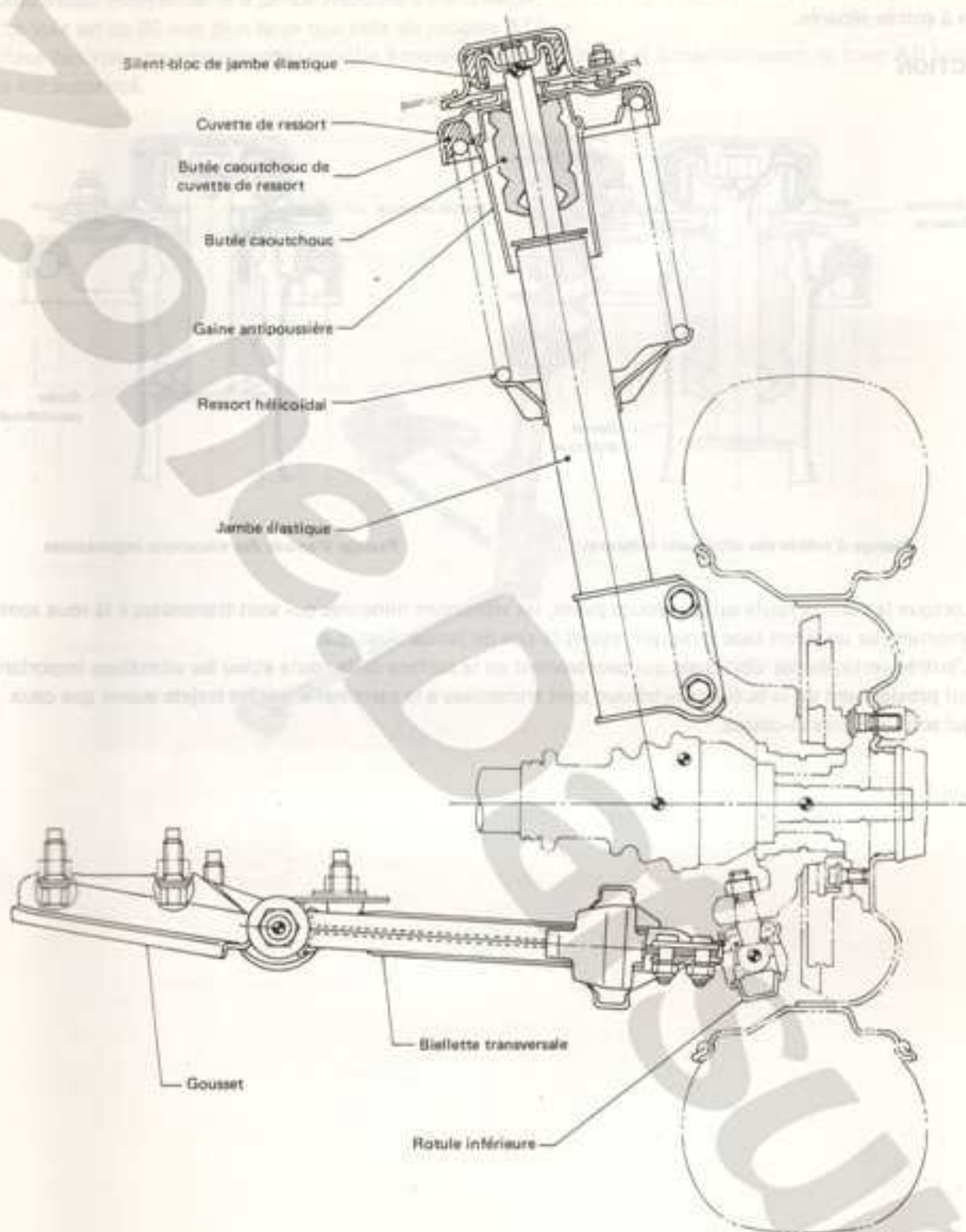


TRAIN AVANT ET SUSPENSION AVANT

Les barres d'accouplement ont été unifiées et la structure de montage a été simplifiée pour rendre la suspension plus rigide.



TRAIN ARRIERE ET SUSPENSION

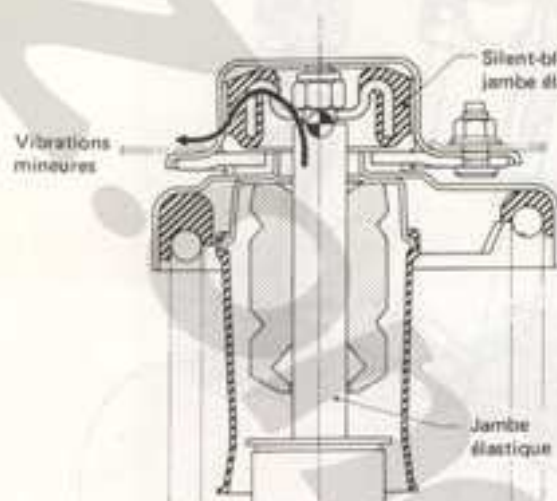


Vue avant

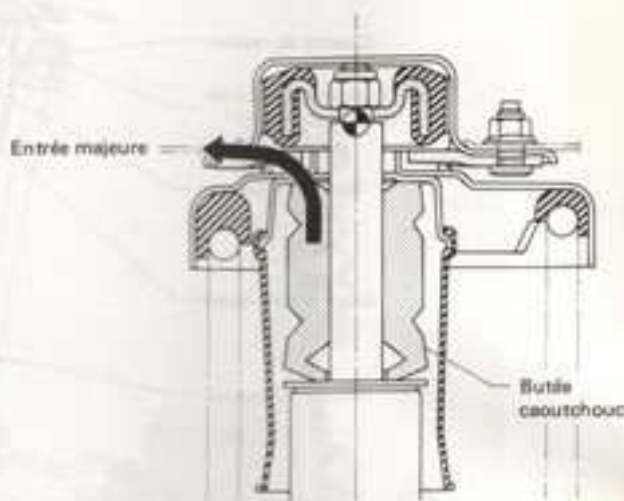
SILENT-BLOC DE JAMBE ELASTIQUE

Le confort et l'élimination des bruits et des vibrations ont été améliorés en concevant une suspension supérieure à entrée séparée.

FONCTION



Passage d'entrée des vibrations mineures



Passage d'entrée des vibrations importantes

- Lorsque la voiture roule sur une route pavée, les vibrations mineures qui sont transmises à la roue sont amorties par un silent-bloc mou qui retient la tige de jambe élastique.
- L'entrée verticale des vibrations qui proviennent de la surface de la route et/ou les vibrations importantes qui proviennent de la butée caoutchouc sont transmises à la carrosserie par les trajets autres que ceux qui sont indiqués ci-dessus.

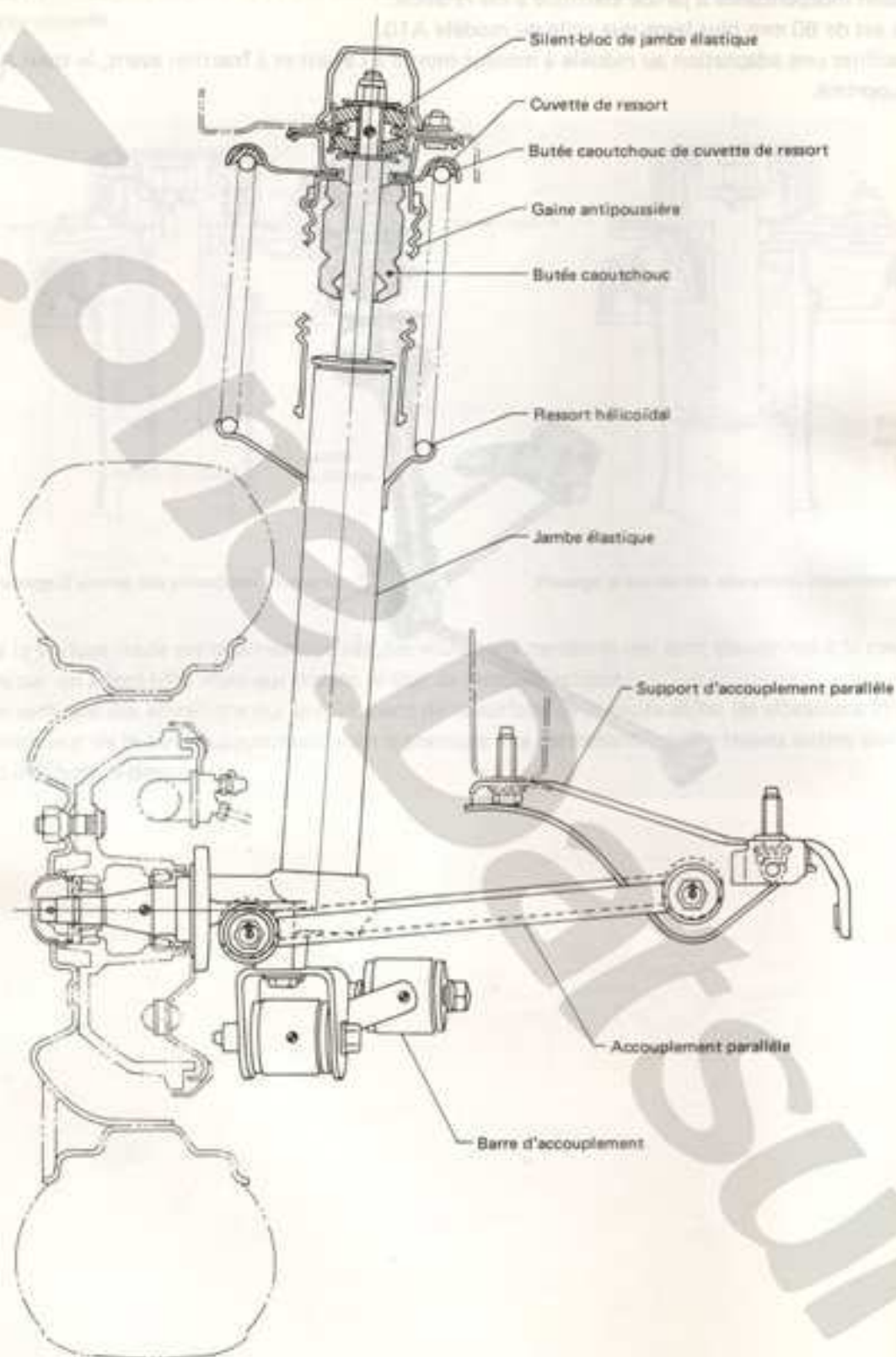
TRAIN ARRIERE ET SUSPENSION ARRIERE

La Suspension indépendante à jambe élastique a été retenue.

- La voie est de 80 mm plus large que celle du modèle A10.
- Pour faciliter une adaptation au modèle à moteur monté à l'avant et à traction avant, le train AR banjo a été supprimé.



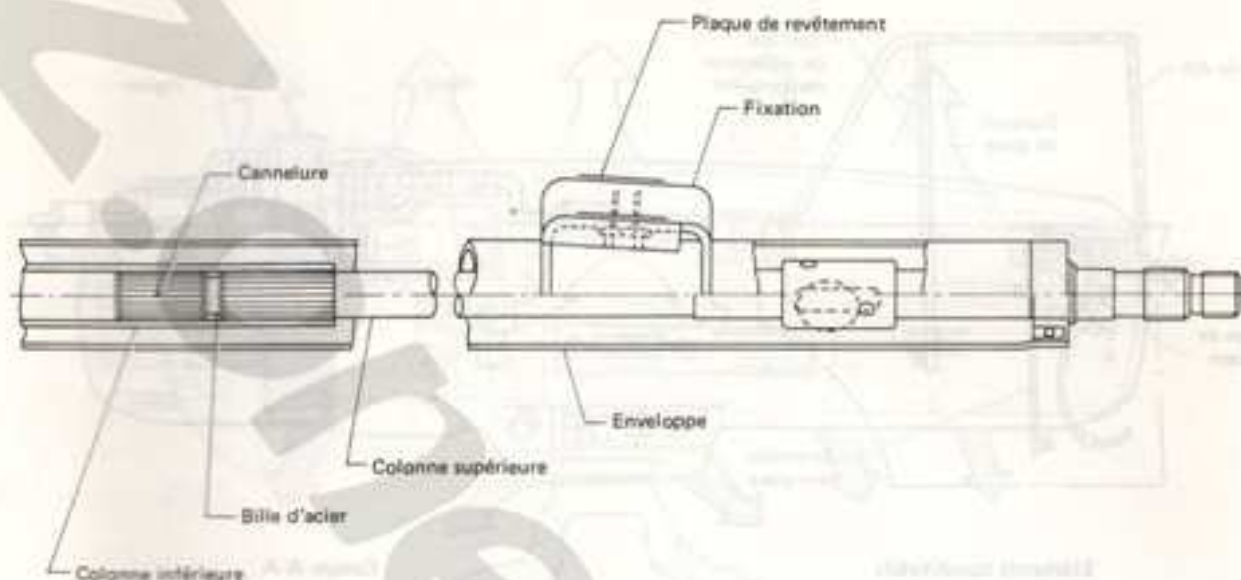
TRAIN ARRIERE ET SUSPENSION ARRIERE DE COLETTINE



Vue arrière

COLONNE DE DIRECTION AMORTISSEUR A BILLE D'ACIER

Les colonnes supérieure et inférieure sont cannelées pour que la force appliquée à la colonne de direction, aux billes d'acier enfermées dans la section cannelée frappent les cannelures pour absorber le choc.



MECANISME D'UNITÉ DE CHAUFFAGE ET DE REFROIDISSEMENT

CHAUFFAGE

Le chauffage est réalisé par un résistor électrique.

Le résistor est alimenté par le circuit de chauffage.

Le résistor est protégé par une gaine isolante.

Le résistor est fixé sur une plaque isolante.

Le résistor est protégé par une gaine isolante.

Le résistor est fixé sur une plaque isolante.

Le résistor est protégé par une gaine isolante.

Le résistor est fixé sur une plaque isolante.

Le résistor est protégé par une gaine isolante.

Le résistor est fixé sur une plaque isolante.

Le résistor est protégé par une gaine isolante.

Le résistor est fixé sur une plaque isolante.

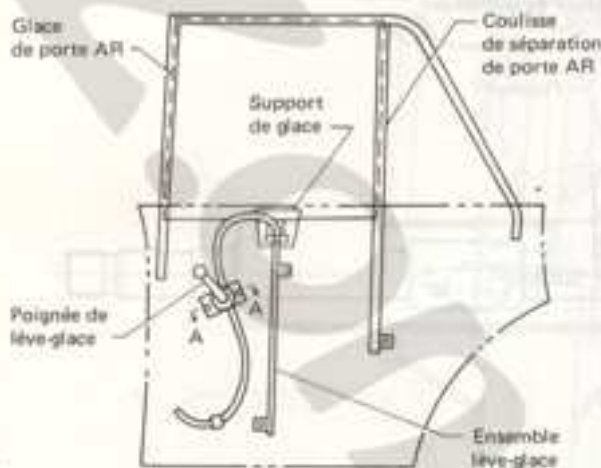
Le résistor est protégé par une gaine isolante.

Le résistor est fixé sur une plaque isolante.

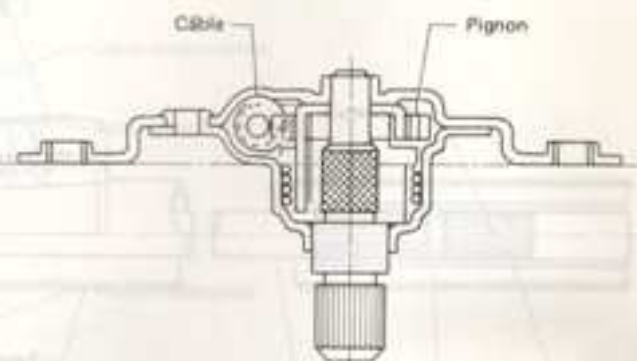
Le résistor est protégé par une gaine isolante.

CARROSSERIE

LEVE-GLACE DE PORTE ARRIERE A COMMANDE PAR CABLE



Eléments constitutifs



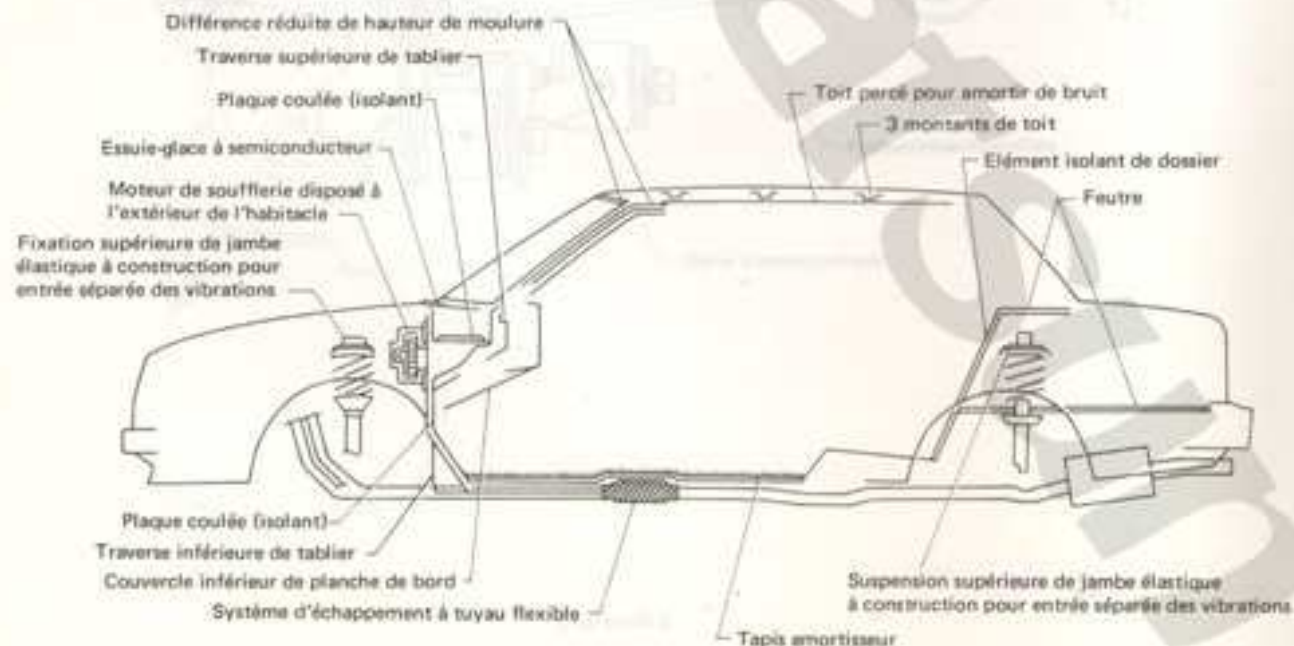
Coupe A-A

BRUITS ET VIBRATIONS

Les suivantes améliorations ont été apportées pour accroître la rigidité de la carrosserie.

- Par suite de l'adoption de transverses de tablier inférieure et supérieure, la suspension et la direction ont été directement accouplées à la carrosserie.
- Le plancher avant a été prolongé pour augmenter sa rigidité.
- Un longeron de construction nouvelle a été employé à l'arrière.

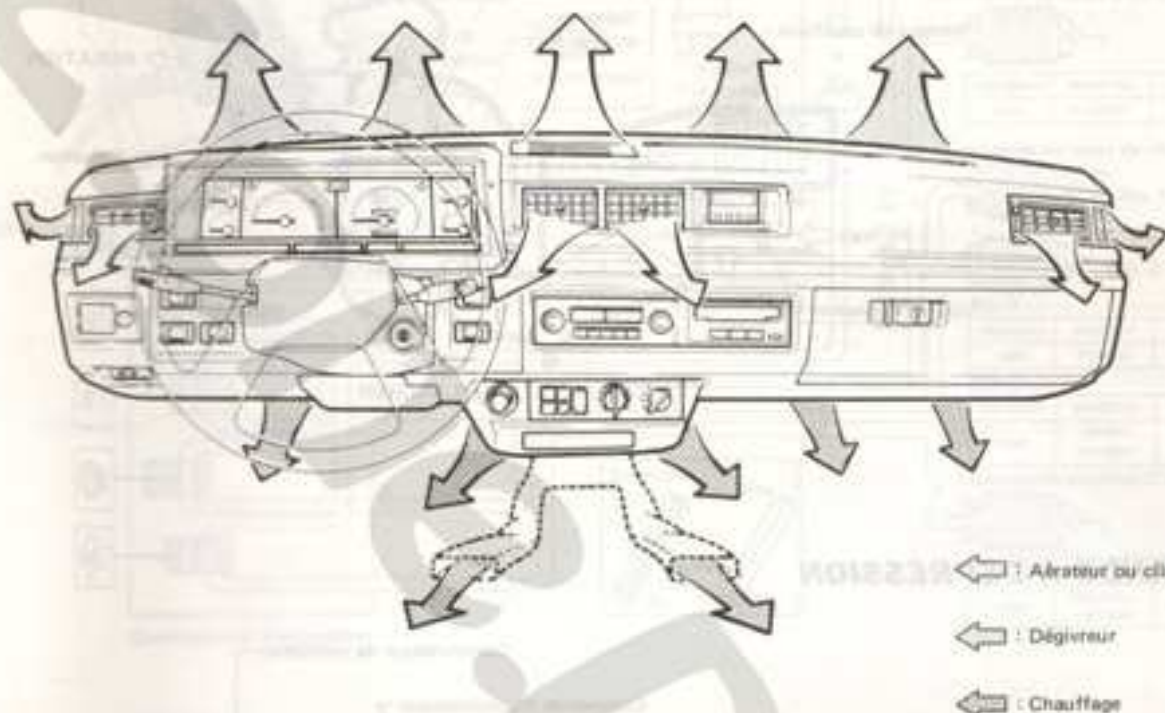
BRUITS ET VIBRATIONS



EQUIPEMENT ELECTRIQUE DE CARROSSERIE

CHAUFFAGE ET CLIMATISEUR

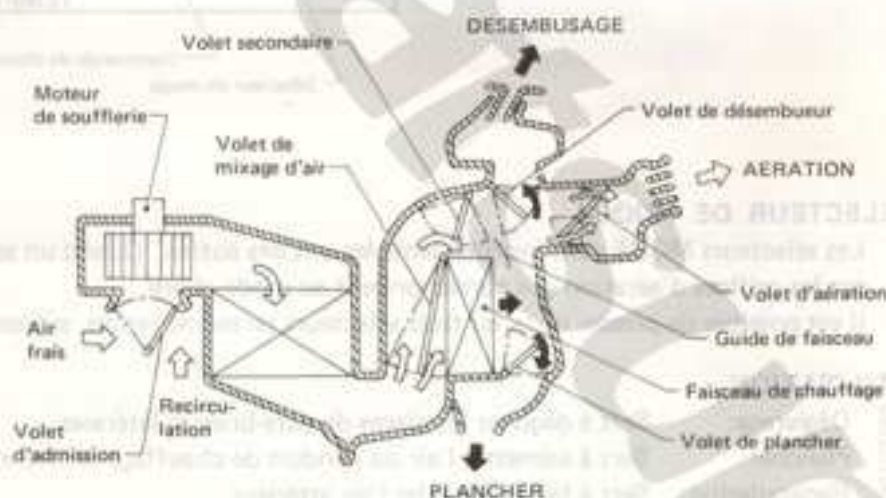
ADMISSION D'AIR



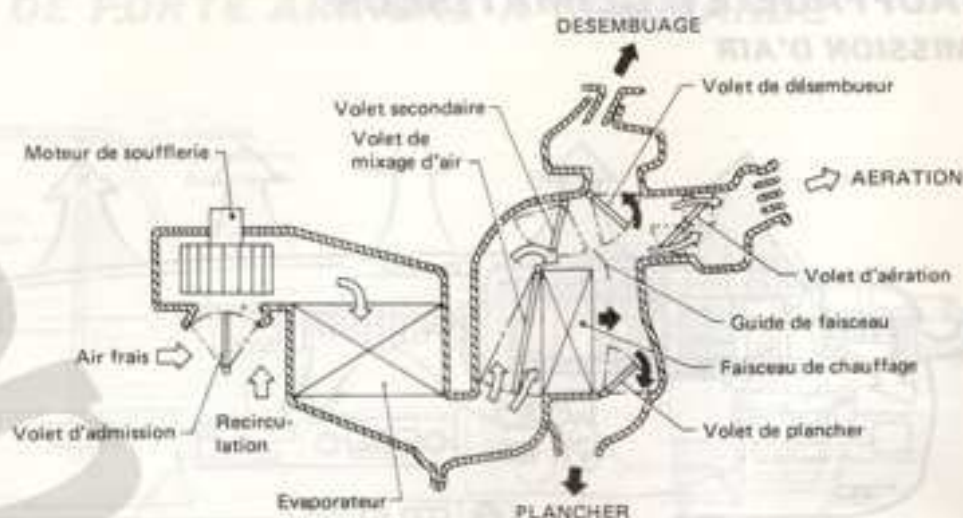
MECANISME D'UNIT DE CHAUFFAGE ET DE REFROIDISSEMENT

CHAUFFAGE

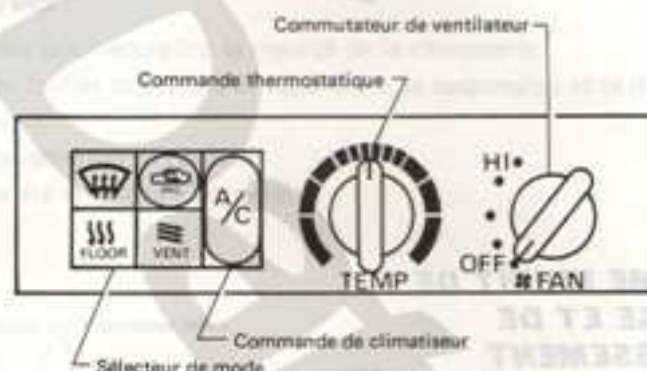
Le réglage thermostatique intérieur à la voiture est accompli par déplacement du volet de mixage d'air qui déplace simultanément le volet secondaire.



CLIMATISEUR



COMMANDE A DEPRESSION



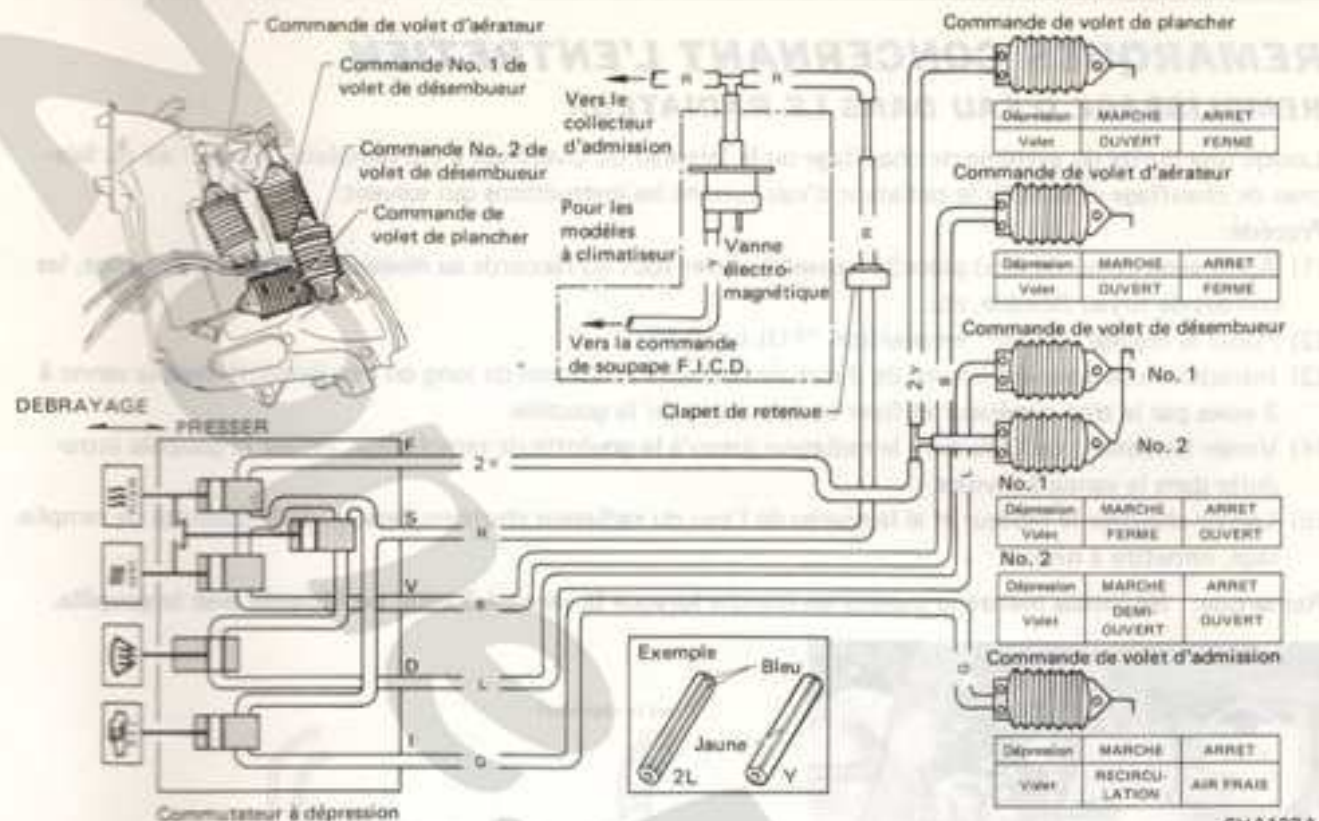
SELECTEUR DE MODE

- Les sélecteurs MODE sont indépendants les uns des autres. Quand un sélecteur est pressé, l'air est admis par les orifices d'aération qui correspondent au mode choisi.
- Il est possible de presser deux ou trois sélecteurs en même temps, suivant le réglage désiré.

UTILISATION

- Dégivrage:** Sert à dégivrer les glaces de pare-brise et latérales.
- Plancher:** Sert à admettre l'air du conduit de chauffage arrière et à diriger l'air vers les jambes.
- Recirculation:** Sert à faire recirculer l'air intérieur.
- Aération:** Sert à admettre l'air par la grille d'aération.

CONDUITE A DEPRESSION



SHA123A

RENSEIGNEMENTS D'ENTRETIEN

REMARQUES CONCERNANT L'ENTRETIEN

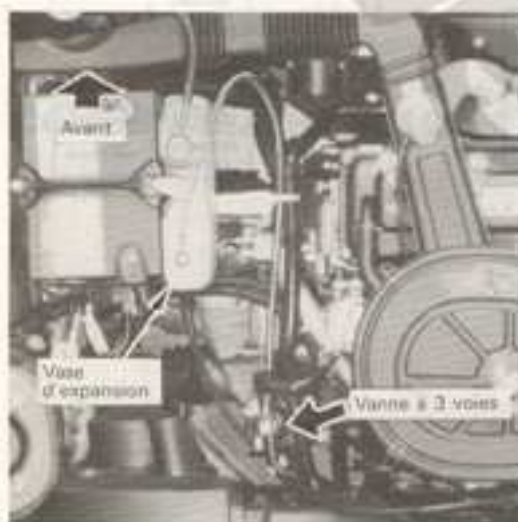
REPLISSAGE D'EAU DANS LE RADIATEUR

Lorsqu'une durite du système de chauffage ou le faisceau du chauffage a été remplacé, purger l'air du faisceau de chauffage et remplir le radiateur d'eau suivant les instructions qui suivent:

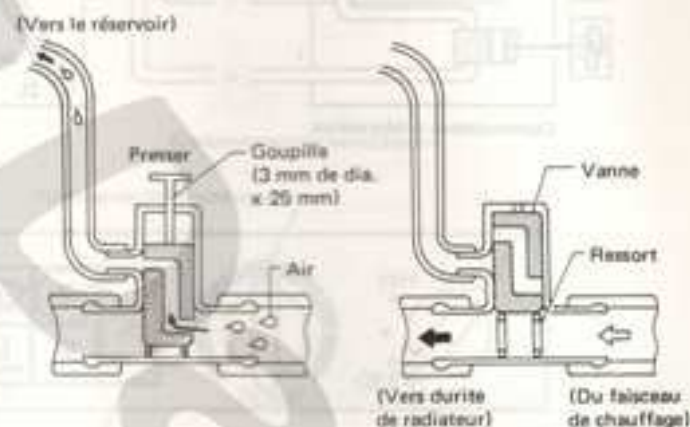
Procédé:

- (1) Après avoir remonté le(s) pièce(s) neuve(s), serrer tous les raccords au niveau du robinet de vidange, les colliers de tuyau flexible, etc.
- (2) Placer le réglage "TEMP" en position "FULL HOT".
- (3) Introduire une goupille (moins de 3 mm de diamètre et 25 mm de long ou l'équivalent) dans la vanne à 3 voies par le trou supérieur et fixer en appuyant sur la goupille.
- (4) Verser lentement de l'eau dans le radiateur jusqu'à la goulotte de remplissage, retirer la goupille introduite dans la vanne à 3 voies.
- (5) Laisser chauffer le moteur et si le niveau de l'eau du radiateur chute en-dessous de la goulotte de remplissage, remettre à niveau.

Remarque: Ne jamais mettre le moteur en marche lorsque la vanne à 3 voies est bloquée avec la goupille.



Emplacement de la vanne à 3 voies



Fonctionnement de la vanne à 3 voies

CLES

Pour assurer une meilleure protection antivol, le barillet de serrure comporte actuellement 8 piliers.

OUTILS SPECIAUX

De nouveaux outils spéciaux ont été fabriqués pour le moteur CA, la boîte-pont manuelle, la boîte-pont automatique et la direction assistée. Pour avoir de plus amples détails, se reporter au Manuel de réparation correspondant.