

Fig. 97

122 — Attacher la tringle de commande du carburateur au levier de commande d'admission des gaz (Voir A, fig. 98) et la goupiller.

123 — Monter la clavette du levier de commande de direction en passant la clavette B dans la rainure à l'extrémité de la colonne de direction. Enfoncer la clavette à l'aide d'un petit marteau. Il est indispensable que la clavette soit bien ajustée dans la rainure.

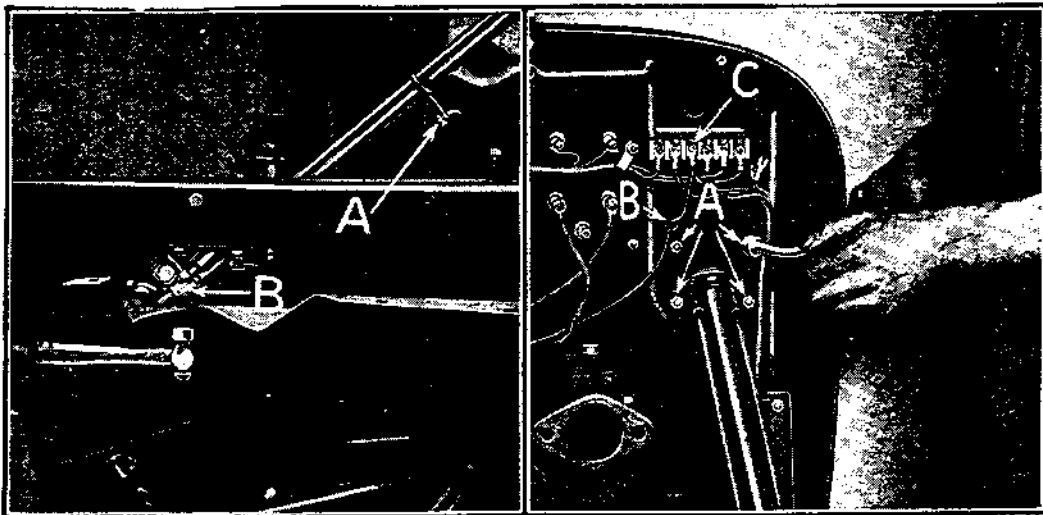


Fig. 98

Fig. 99

124 — Monter le levier à rotule en le passant au-dessus de la colonne de direction (voir B, fig. 33); s'assurer que la clavette de la colonne entre bien dans la rainure du levier. Enfoncer le levier sur l'arbre à l'aide d'un marteau de plomb ou de cuivre. Visser l'écrou à l'extrémité de la colonne de direction et goupiller. (Voir A, fig. 33.)

125 — Attacher le tube de direction au tablier.

a) Passer les 4 vis de fixation du tube dans le tablier, passer les rondelles Grower et serrer les écrous sur les vis. (Voir A, fig. 99.)

- b) Passer les câbles B de l'avertisseur dans le trou du tablier, en passant la cosse du câble le plus court sous la tête de la vis C de la planchette à bornes.

126 — Monter la tringle de commande du distributeur en passant les extrémités de la tringle dans le levier de commande d'allumage et le couvercle du distributeur; fixer la tringle par 2 goupilles. (Voir B, fig. 24.) Il est indispensable de bien régler le distributeur, car un allumage mal réglé est cause de soupapes brûlées et de pièces usées ou cassées. La manière de régler le distributeur Ford consiste à le placer de façon à avoir 63 m/m 5 du centre de la tringle de commande, au centre du boulon de ressort du couvercle, lorsque le levier de réglage est à fond de course « retard ». Régler en coudant la tringle. (Voir A, fig. 100.) L'emploi de la jauge B facilite le réglage.

127 — Monter le ventilateur et sa courroie.

- a) Desserrer la vis de réglage du ventilateur (voir A, fig. 101) suffisamment pour empêcher l'oreille B du support de buter contre la vie.
- b) Passer la courroie sur la poulie de commande du vilebrequin.
- c) Passer le boulon C du support dans celui-ci et mettre la courroie en place sur la poulie du ventilateur.
- d) Visser le boulon C dans la culasse et goupiller.
- e) Régler la courroie du ventilateur en vissant la vis de réglage du ventilateur et bloquer avec le contre-écrou. Pour obtenir un réglage précis, attacher une balance à ressort à une des pales de l'hélice et régler la courroie jusqu'à ce que la balance indique un poids de 2 k. 225.
- f) Ne mettre ni pâte, ni huile sur la courroie de ventilateur des voitures Ford.

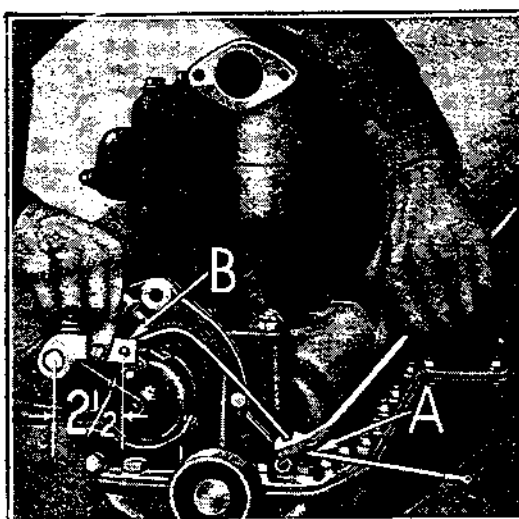


Fig. 100



Fig. 101

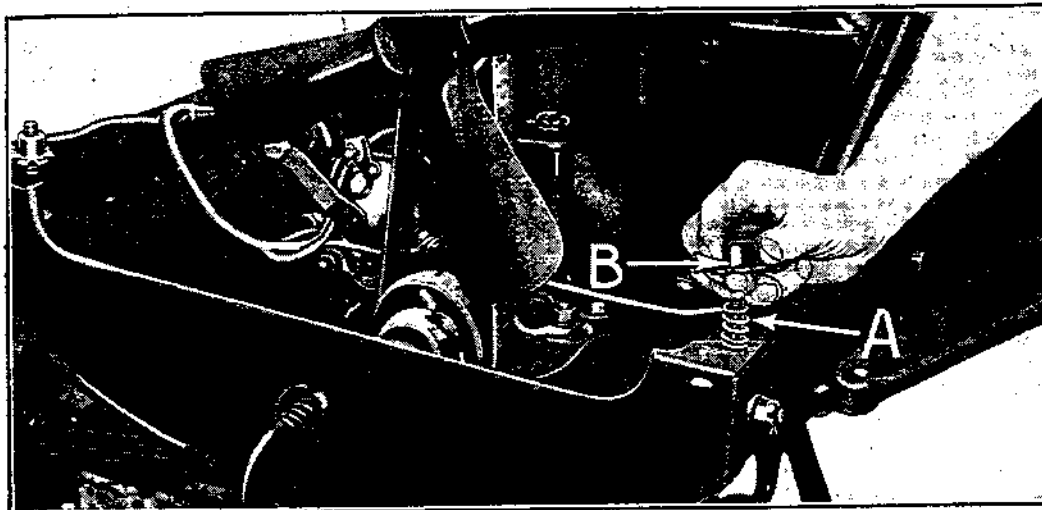


Fig. 102

128 — Monter le radiateur et l'avertisseur.

- a) Passer le ressort du goujon du radiateur (voir A, fig. 102) et la cuvette inférieure B sur les goujons.
- b) Passer le support du radiateur (voir A, fig. 103) sur les goujons et les cuvettes B.
- c) Mettre la cuvette supérieure sur les 2 goujons (voir A, fig. 104) et visser les écrous crénelés B assez loin pour permettre de les goupiller.
- d) Attacher la tubulure de sortie d'eau du moteur à celle du radiateur et à la culasse en mettant le joint C en place entre la tubulure et la culasse et visser les 2 vis D.
- e) Attacher la tubulure d'entrée d'eau du moteur à la culasse en mettant le joint E en place entre la tubulure et la culasse et visser la vis de fixation F.
- f) Mettre l'avertisseur en place sur le moteur et visser le boulon de culasse G et la dernière vis de fixation H de la tubulure d'entrée d'eau.

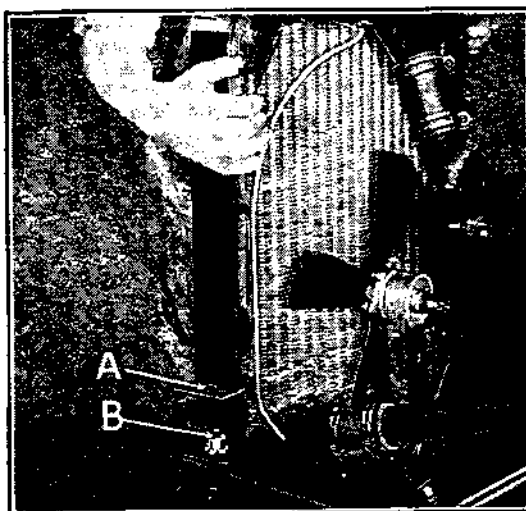


Fig. 103

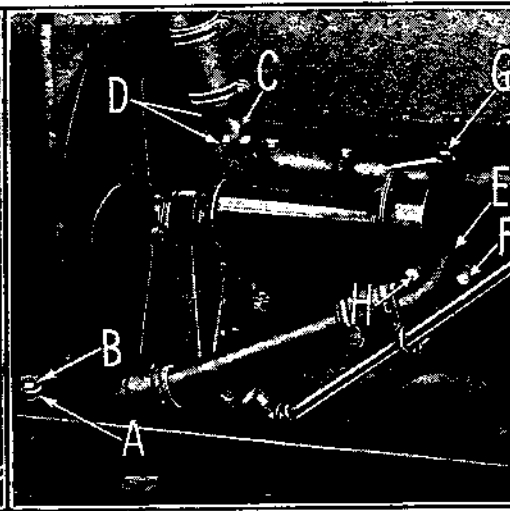


Fig. 104

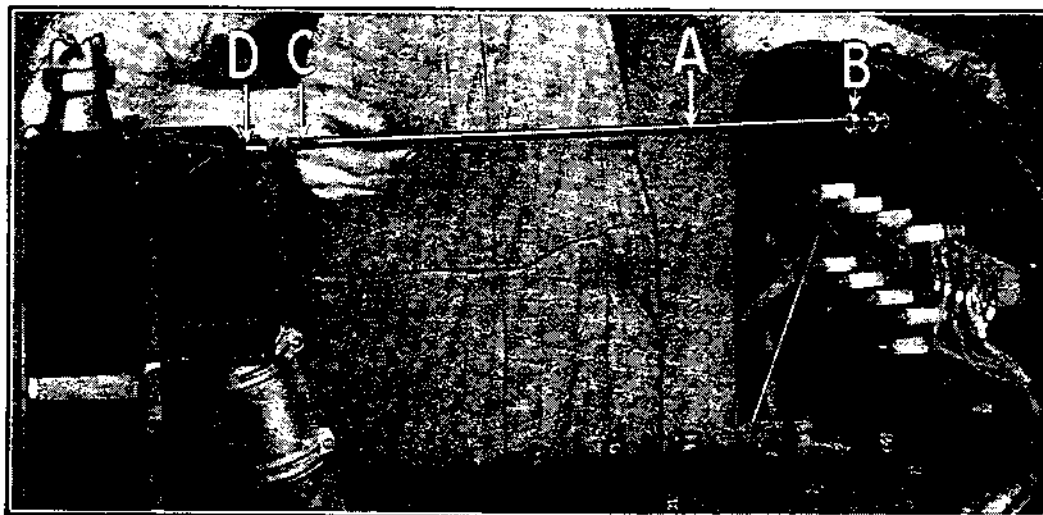


Fig. 105

- g) Monter la tige de support du radiateur (voir A, fig. 105), en la passant par le tablier et en montant la rondelle Grower et l'écrou B sur l'extrémité de la tringle.
- h) Visser l'extrémité fileté de la tringle C dans le support D et engager l'écrou B, mais ne le bloquer qu'au moment de mettre le capot.

129 — Monter la tige de l'étrangleur d'air, en passant l'extrémité de la tige (voir A, fig. 18) par le cadre du radiateur et l'attacher au papillon du carburateur en pliant l'extrémité du fil.

130 — Monter les bougies après avoir enlevé les bouchons (voir par. 38) et brancher les fils aux bornes de la boîte à bobines (voir A, gr. 106) et aux bougies B.

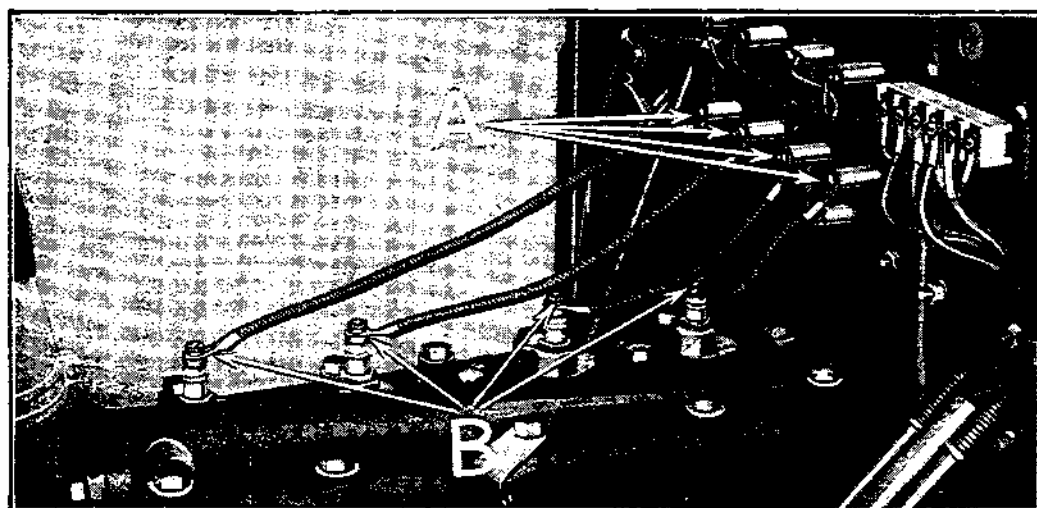


Fig. 106

131 — Monter les marchepieds et les bavolets.

- a) Mettre le bavolet en place sur le châssis; passer le boulon de fixation du bavolet au châssis et mettre la rondelle Grower et l'écrou. (Voir A, fig. 17.)

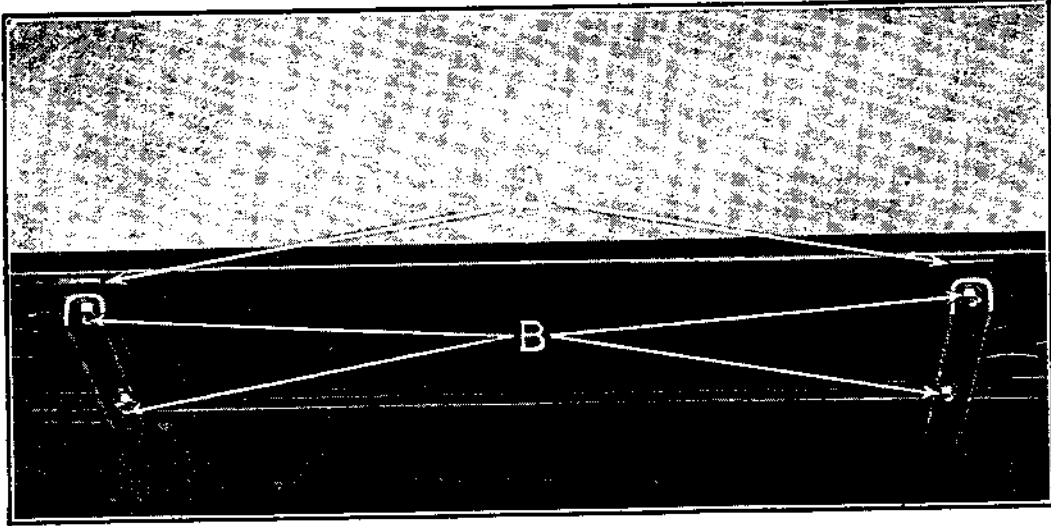


Fig. 107

- b) Mettre les cales de marchepieds (voir A, fig. 107) en place sur les supports.
- c) Mettre le marchepied en place sur les câbles et passer les 4 boulons B dans le marchepied, les câbles et les supports. Passer des rondelles Grower sur les boulons et visser les écrous.
- d) Passer les 2 boulons de fixation dans le marchepied et le bavolet (voir C, fig. 6), mettre la bride de serrage du marchepied au bavolet en place sur les 2 boulons; mettre des rondelles Grower et visser les écrous.

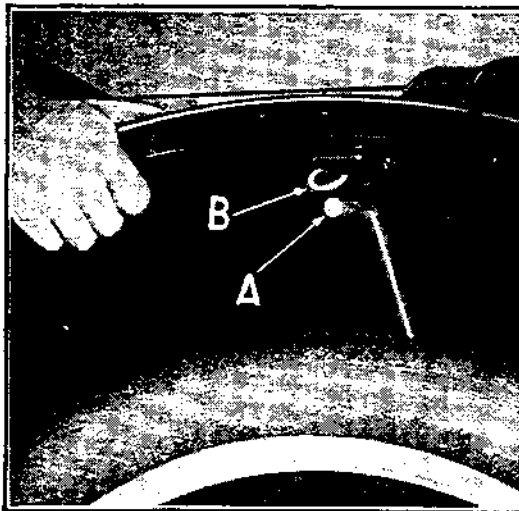


Fig. 108

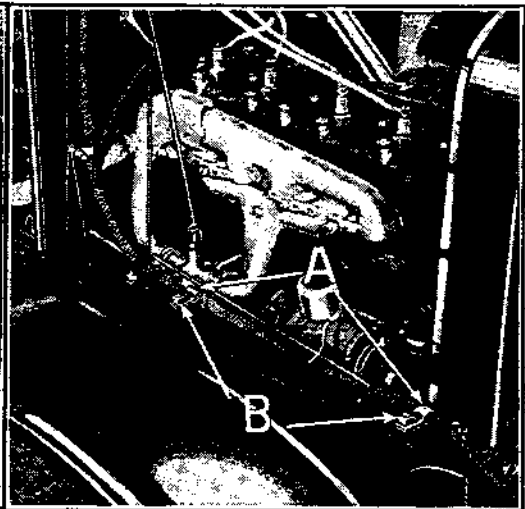


Fig. 109

132 — Monter les ailes avant.

- a) Passer le support d'aile (voir A, fig. 108) dans le boulon à œillet B.
- b) Passer le boulon de fixation de la bajoue au support, dans le châssis et le support (voir B, fig. 11), engager l'écrou sur le boulon, mais ne le serrer qu'après avoir passé tous les boulons.

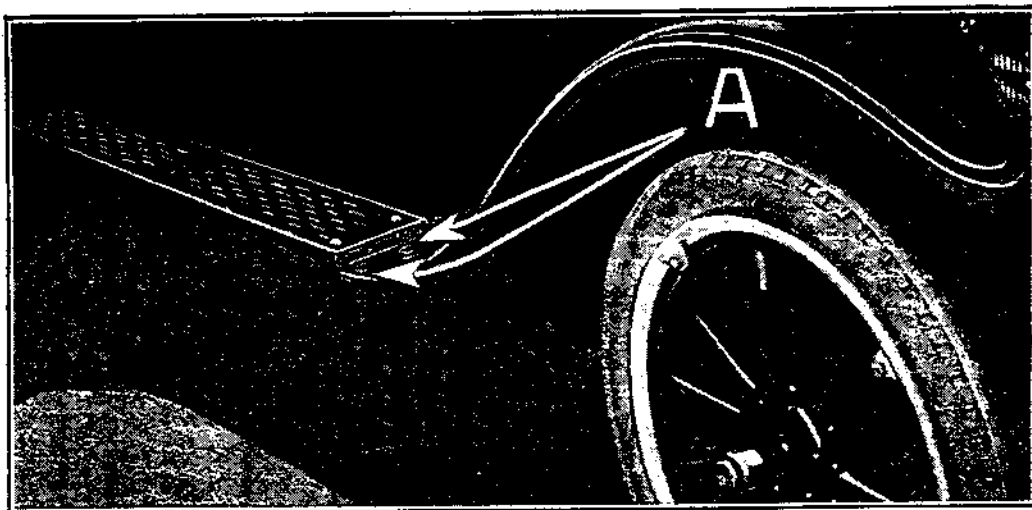


Fig. 110

- c) Passer les 2 boulons de fixation de la bajoue au châssis dans le châssis et l'aile, passer les attache-câbles sur les boulons (voir A, fig. 109) et visser les écrous B sur les boulons.
- d) Mettre 2 rondelles entre l'aile et le marchepied. (Voir A, fig. 110). Une petite modification a été apportée aux ailes, qui évite la nécessité de monter des rondelles entre les ailes et le marchepied sur les voitures fabriquées après août 1924.
- e) Mettre les rondelles en place et passer les deux boulons de fixation dans le marchepied, les rondelles et les ailes. Mettre des rondelles Grower sur les boulons et visser les écrous.
- f) Bloquer l'écrou de fixation de la bajoue au support et goupiller.
- g) Bloquer l'écrou du boulon à œillet du support d'aile.

133 — Monter les tôles d'appui du capot.

- a) Passer les passages de câbles (voir A, fig. 111) sur les extrémités des câbles de phares B et les faire glisser le long des câbles.

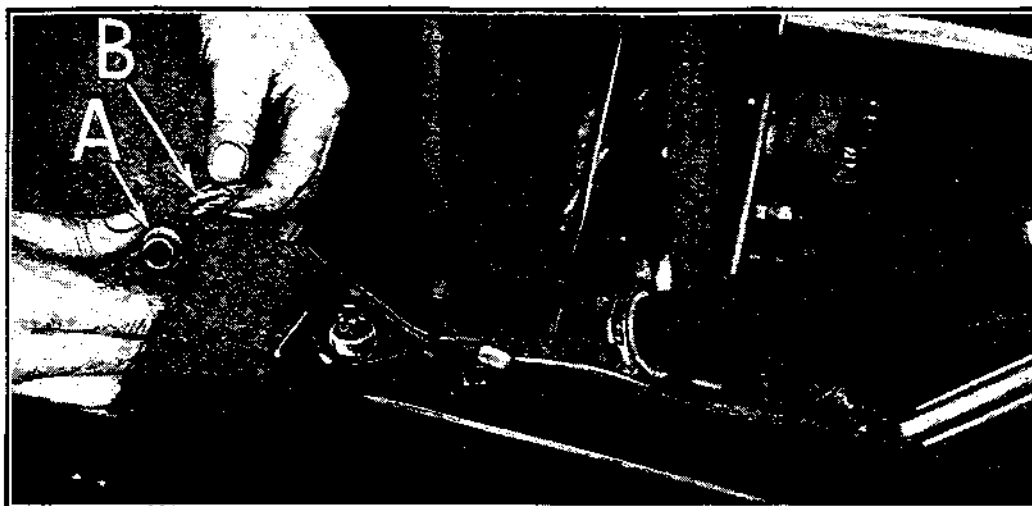


Fig. 111

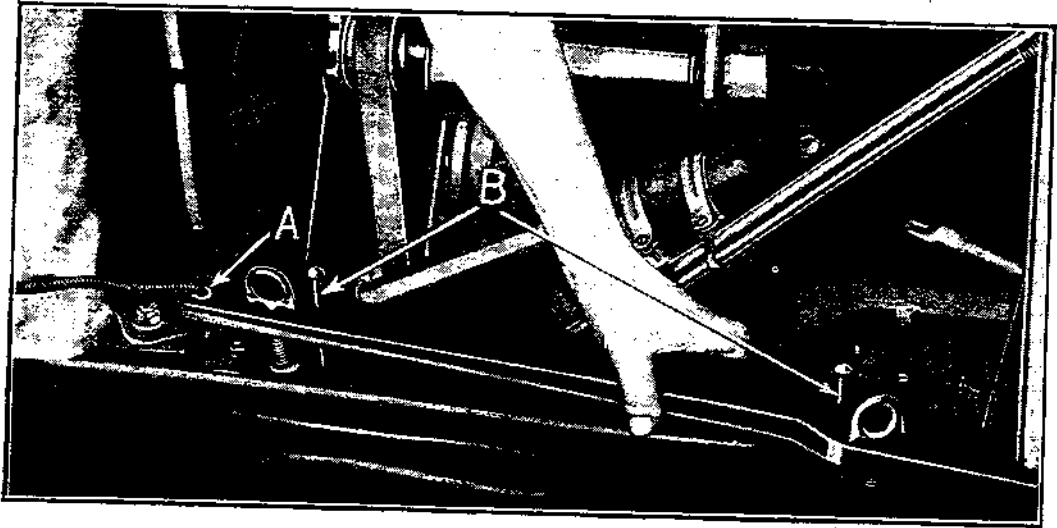


Fig. 112

- b) Mettre en place la tôle d'appui du capot sur le châssis, et passer les câbles de phares dans le trou de la tôle.
Mettre le passage de câbles dans le trou (voir A, fig. 112) pour empêcher l'usure de l'isolant des câbles.
- c) Passer les 2 boulons de fixation B de la tôle protectrice dans la tôle d'appui, le châssis et la tôle. Mettre des rondelles Grower sur les boulons et visser les écrous.

134 — Monter les phares.

- a) Passer le support de phare dans le support d'aile, visser l'écrou du phare (voir A, fig. 7) sur son support et le goupiller.
- b) Passer la cuvette du bouchon prise de courant de phare (voir A, fig. 113) sur les extrémités des câbles. Passer les câbles de phares B dans le bouchon C. Maintenir les câbles en place en serrant les 2 vis D.
- c) Visser la cuvette de bouchon de phares sur l'extrémité fileté du bouchon.
- d) Monter le bouchon prise de courant sur le phare en l'enfonçant dans celui-ci et le faisant tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

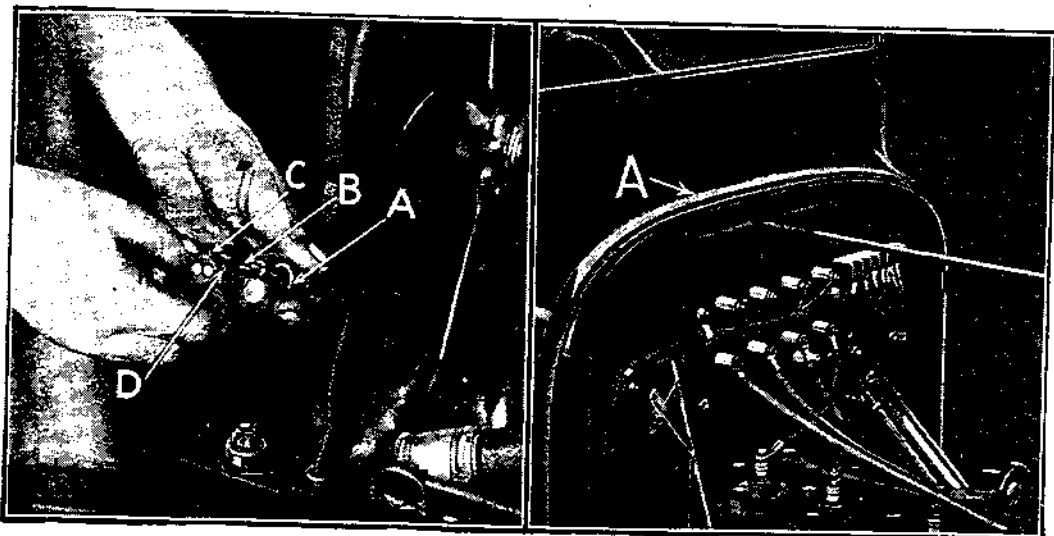


Fig. 113

Fig. 114

135 — Monter la carrosserie sur le châssis.

- a) Mettre la carrosserie sur le châssis soit à l'aide d'un palan, soit de la manière montrée dans la figure 16.
- b) Monter le joint de feutre entre la carrosserie et le tablier. (Voir A, fig. 114).
- c) Passer les 6 boulons de fixation dans la carrosserie et les supports (voir A, fig. 12), passer des rondelles Grower et visser les écrous.
- d) Visser les 2 vis de fixation des bavolets à la carrosserie. (Voir B, fig. 12.)
- e) Passer les 4 boulons de fixation de la carrosserie au tablier, mettre des rondelles Grower sur les boulons et visser les écrous. (Voir A, fig. 13).
- f) Monter le plancher et le tapis.

136 — Monter la tige de commande de l'étrangleur en la passant dans le tablier. La goupiller à l'articulation. (Voir D, fig. 13.)

137 — Brancher les câbles du commutateur en les passant par le trou du tablier. (Voir A, fig. 115.) Passer les cosses des deux câbles B des phares, le câble C de la lanterne arrière, le câble D de la batterie, le câble E de la magnéto et le câble F de l'ampèremètre, sous les têtes des vis de la planchette à bornes. Brancher le fil d'allumage à la borne G de la boîte de bobines en le passant sur la borne et bloquer celle-ci.

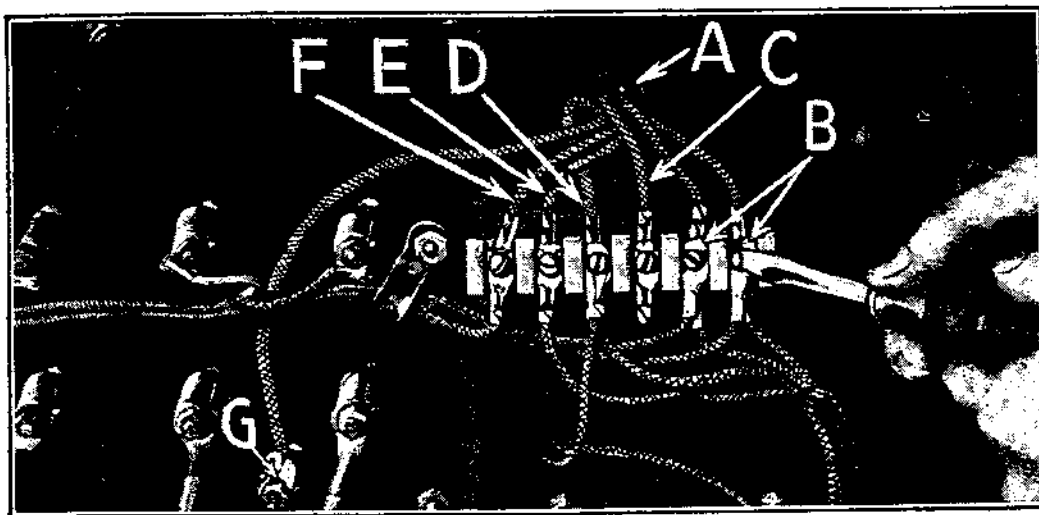


Fig. 115

138 — Brancher le câble de l'avertisseur en engageant la cosse sur la borne de l'avertisseur et en bloquant l'écrou. (Voir A, fig. 25.)

139 — Brancher le câble démarreur-contact en le plaçant sur la borne du démarreur. Passer la rondelle Grower et bloquer l'écrou. (Voir C, fig. 35.)

140 — Monter le chapeau du support de la colonne de direction, en serrant les 2 vis de fixation du chapeau.

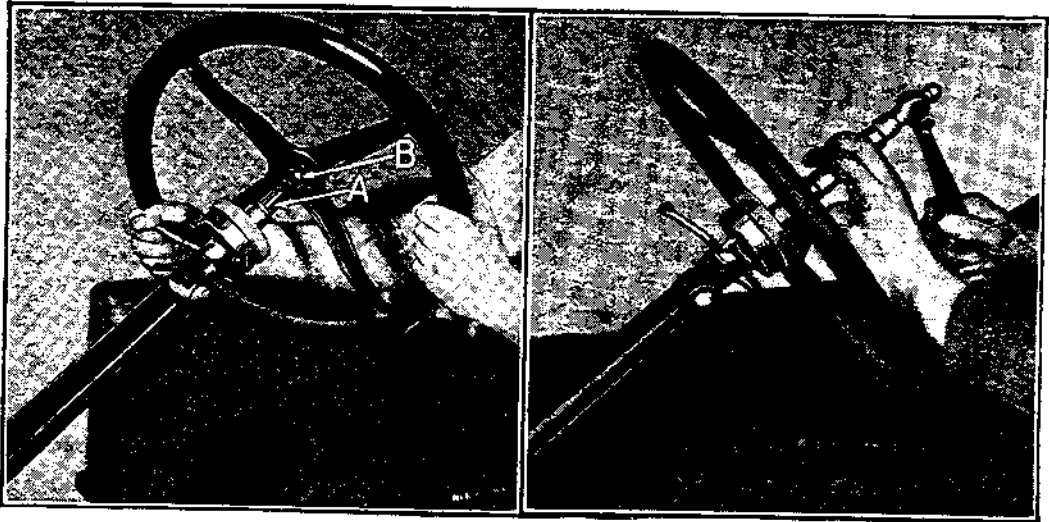


Fig. 116

Fig. 117

141 — Monter le volant.

- a) Passer la clavette du pignon dans la rainure de celui-ci. (Voir A, fig. 116). S'assurer que la clavette soit bien ajustée dans la rainure.
- b) Mettre le volant en place sur l'extrémité du pignon central, passer la clavette de celui-ci dans la rainure B du volant.
- c) Enfoncer le volant sur le pignon à l'aide d'un chasse-volant. (Fig. 117.)
- d) Visser et bloquer l'écrou du volant sur l'extrémité du pignon.

142 — Monter les ailes arrière.

- a) Passer le support d'aile (voir A, fig. 118) dans le boulon à ceillet B.
- b) Passer les 2 boulons de fixation dans l'aile et le bavolet (voir B, fig. 5), mettre des rondelles Grower sur les boulons et serrer les écrous.
- c) Passer les 2 boulons de fixation (voir A, fig. 5) dans le mar-

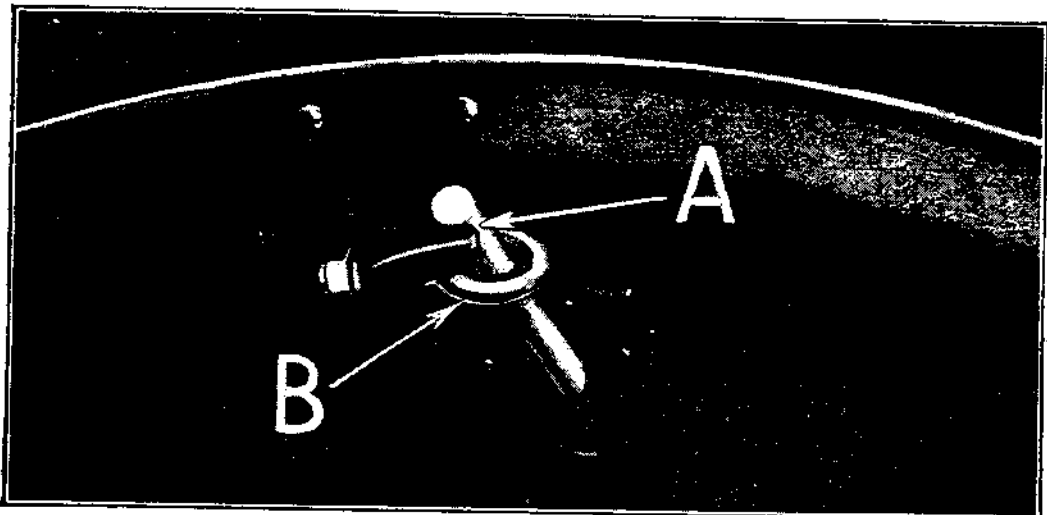


Fig. 118

chepied et l'aile. Mettre des rondelles Grower sur les boulons et serrer les écrous.

d) Bloquer l'écrou du boulon à œillet de l'aile. (Voir C, fig. 5.)

143 — Monter la jante de rechange sur son support en serrant la bride et l'écrou du support.

144 — Vérifier le niveau de l'huile dans le carter et voir s'il y a de l'essence dans le réservoir.

145 — Monter le capot; s'assurer qu'il s'emboîte bien entre le tablier et le cadre du radiateur; le régler en vissant ou dévissant la tringle de support et bloquer l'écrou contre le tablier. Fermer le robinet de vidange à la partie inférieure du radiateur, et remplir le radiateur d'eau propre. Le montage de la voiture est maintenant terminé.

Alignement de l'essieu avant et des roues

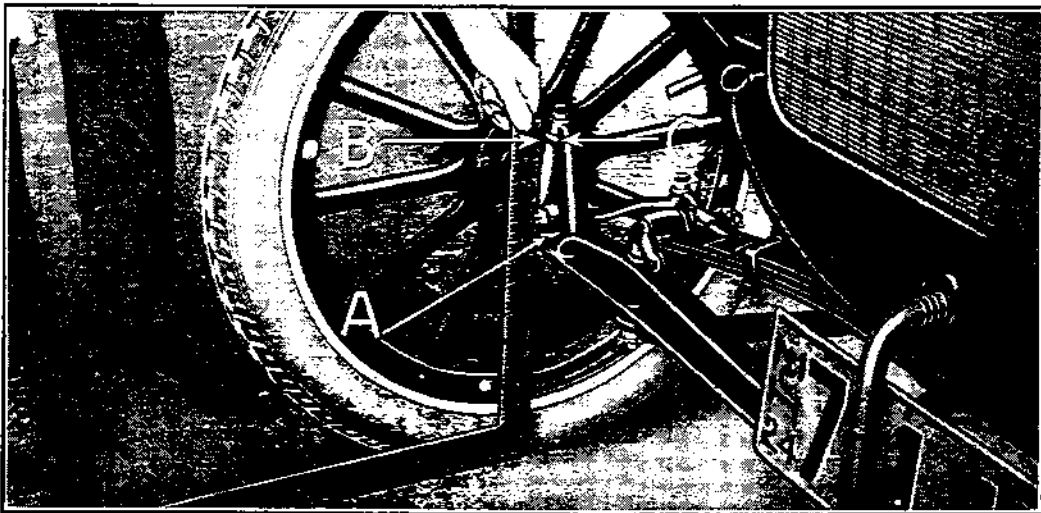


Fig. 119

146 — Vérifier l'inclinaison de l'essieu et l'alignement des roues avant.

147 — L'essieu avant doit avoir une inclinaison de $5\ 1/2^\circ$ vers l'arrière de la voiture. Pour la vérifier, mettre la voiture sur une surface bien plane. Placer une équerre avec un côté par terre et l'autre contre le coussinet inférieur de fusée de l'essieu. (Voir A, fig. 119.)

148 — Mesurer la distance de l'équerre B au coussinet supérieur C. Cette distance ne doit pas être inférieure à 6 m/m 4, ni supérieure à 7 m/m 9. Si elle ne tombe pas dans ces limites, la régler en faisant pencher légèrement l'essieu à l'aide d'une barre, jusqu'à l'obtention d'un réglage exact. Placer la barre sur le côté inférieur de l'essieu au-dessus des extrémités des supports de ressort.

Alignement des roues avant

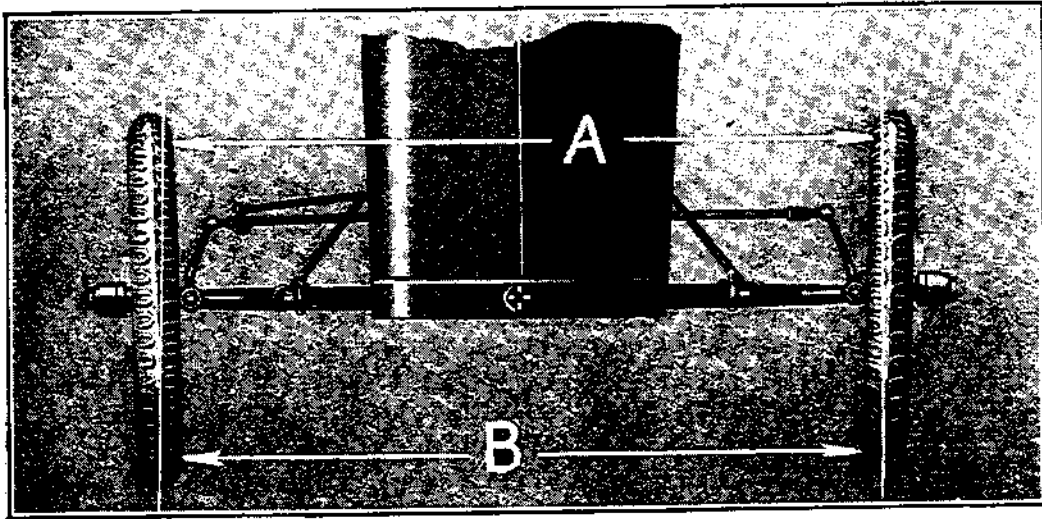


Fig. 120

149 — Vérifier le carrossage et l'écart de parallélisme des roues avant. L'écart de parallélisme est mesuré par l'inclinaison de l'avant des roues vers l'axe de la voiture dans le plan horizontal passant par l'axe du moyeu. Le carrossage est l'inclinaison de la partie supérieure des roues vers l'extérieur.

150 — L'écart de parallélisme doit être de 4 m/m 7 à 6 m/m 4, et le carrossage d'environ 75 m/m.

151 — Vérifier l'écart de parallélisme en traçant un trait horizontal de l'axe du moyeu à l'avant et l'arrière des jantes des deux roues avant. (Voir A et B, fig. 120.) Mesurer la distance entre les jantes à ces points. Il doit y avoir une différence de 4 m/m 7 à 6 m/m 4 entre les deux mesures. Si l'écart est supérieur ou inférieur à ces limites, le régler en dévissant l'écrou de la rotule de la barre d'accouplement (voir A, fig. 121) et en retirant la rotule du chapeau. Dévisser l'écrou B de l'axe de la barre d'accouplement et retirer l'axe C. Tourner le chapeau D de la barre d'accouplement pour obtenir un réglage exact. Remettre l'axe de la barre d'accouplement, visser l'écrou et goupiller. Passer la rotule dans le chapeau, visser et goupiller l'écrou.



Fig. 121

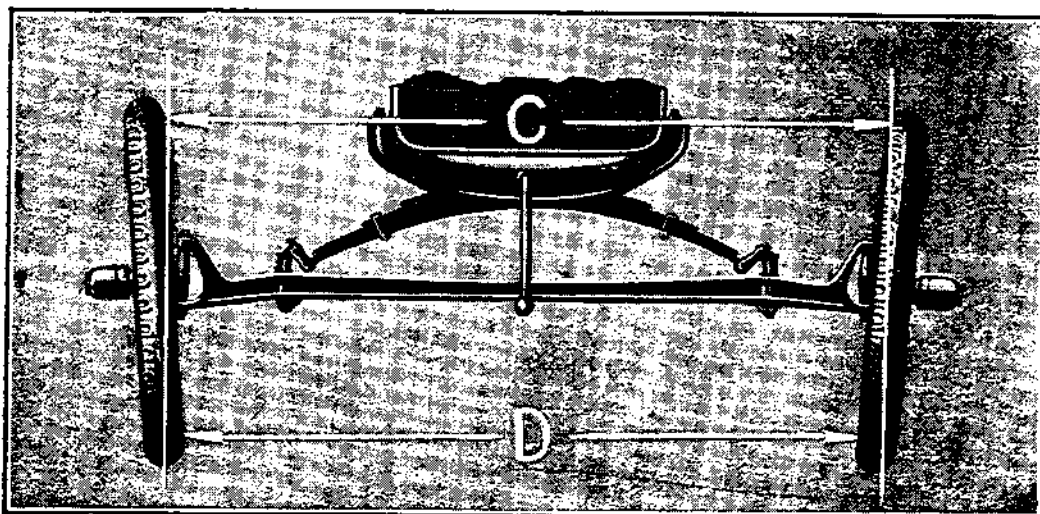


Fig. 122

152 — Le carrossage n'est pas réglable, mais il est prévu dans la construction de la fusée. Les seules choses pouvant modifier le carrossage sont, soit un essieu ou une fusée faussés, soit des bagues de fusée usées.

153 — Vérifier le carrossage en traçant un trait vertical de l'axe des moyeux à la partie supérieure et la partie inférieure des jantes. (Voir C et D, fig. 122.) Mesurer les distances entre les jantes à ces points. La différence des mesures en C et en D doit être d'environ 75 m/m, autrement dit chaque roue doit avoir une inclinaison de 37 m/m 5 par rapport à la verticale.

154 — L'emploi d'un aligneur de roues automatique (voir fig. 123) facilitera la vérification du parallélisme et du carrossage des roues avant. Non seulement il fait gagner du temps mais il permet une vérification plus précise que celle obtenue par des moyens ordinaires.

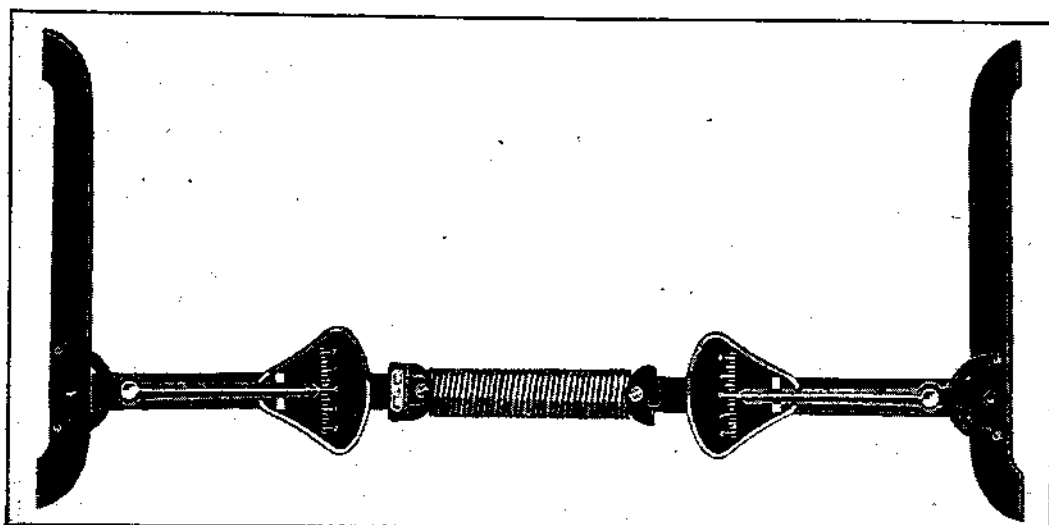


Fig. 123

Alignement et réglage des phares

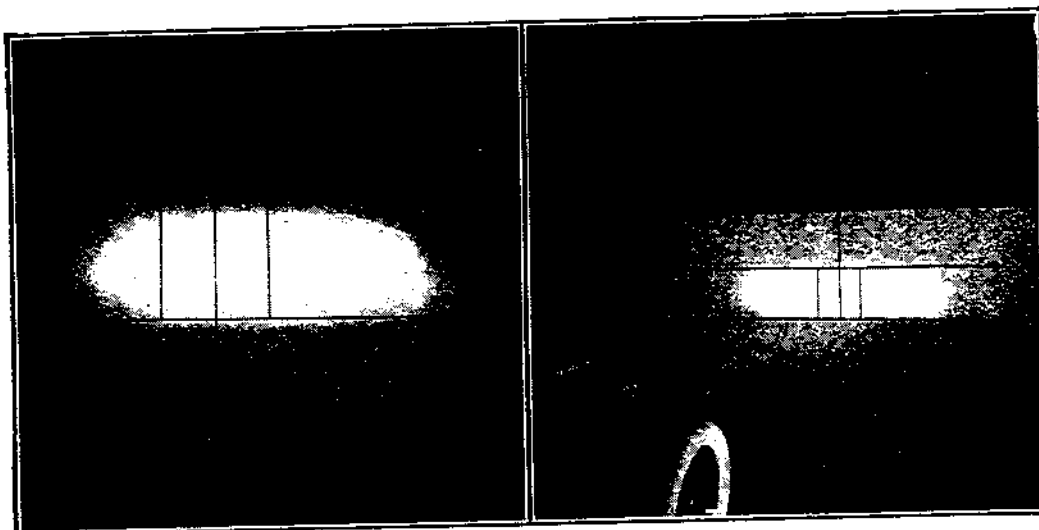


Fig. 124

Fig. 125

155 — Vérifier l'alignement et le réglage des phares. Mettre la voiture sur une surface plane en face d'un mur ou d'un écran à 7 m. 50 des phares. Tracer des traits noirs sur le mur de la manière montrée dans les figures 124 et 125. Le mur doit être abrité de la lumière de façon à pouvoir distinguer facilement la surface éclairée par les phares.

Réglage des phares

156 — Allumer d'abord les phares, régler une lampe à la fois à l'aide de la vis de réglage derrière le phare (voir fig. 126) régler jusqu'à l'obtention d'une surface éclairée, ovale allongée, la partie allongée étant dans le sens horizontal (voir fig. 124). Régler de façon à obtenir le maximum de contraste et la partie supérieure aussi nettement obturée que possible. Le réglage « phares » tient également pour l'éclairage « veilleuse ».

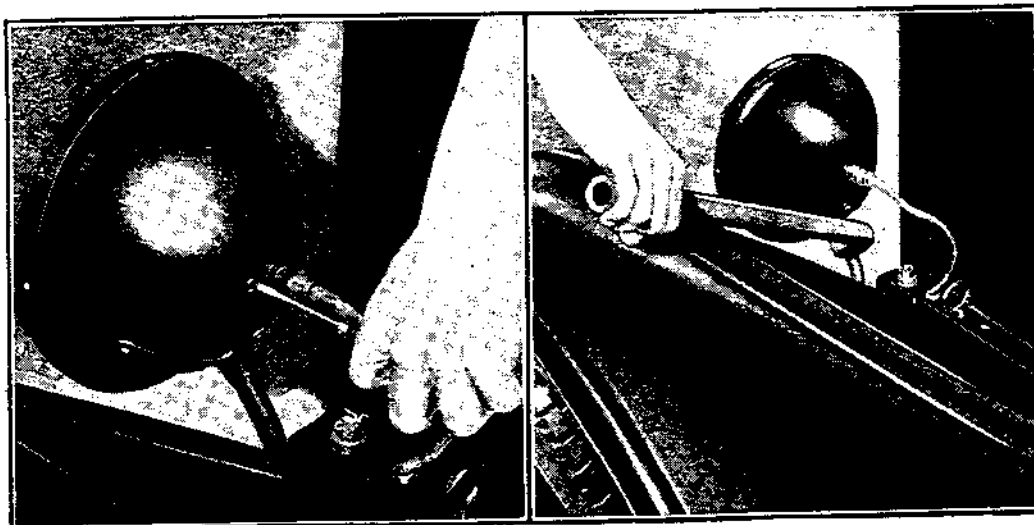
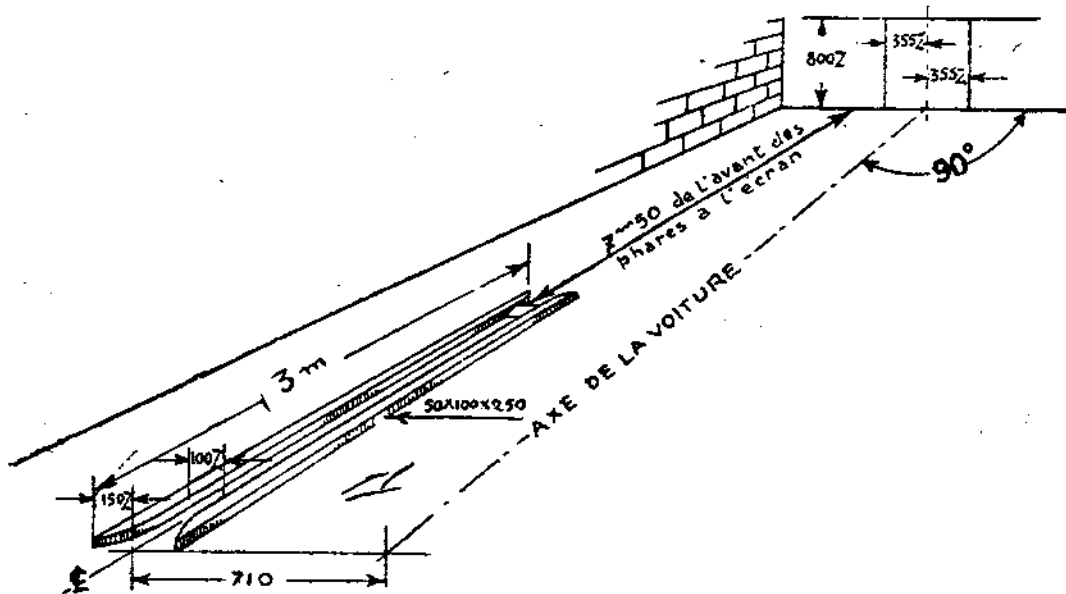


Fig. 126

Fig. 127

Alignement des Phares



157 — Régler l'alignement des phares en courbant les supports de phares (voir fig. 127) de la manière suivante :

a) Régler pour que la partie supérieure des surfaces éclairées soit à 80 centimètres au-dessus du niveau du sol. (Voir fig. 128.)

Ainsi réglé sur la voiture vide, les phares auront l'inclinaison voulue pour la voiture à pleine charge.

b) Le faisceau lumineux de chaque phare doit être parallèle à l'axe de la voiture, c'est-à-dire que les centres des surfaces éclairées doivent être écartés de 71 c/m.

158 — Avec le devant de la voiture tourné vers un mur blanc à 7 m. 50 des phares, l'alignement peut être vérifié à l'aide d'un trait horizontal tracé sur le mur à 800 m/m du niveau du sol, et de deux traits verticaux écartés de 710 m/m tracés chacun à 355 m/m de l'axe de la voiture. L'alignement correct de la voiture, par rapport aux traits tracés sur le mur, peut être indiqué par des guides dans lesquels on engage les roues d'un côté de la voiture, de la façon indiquée dans la figure 128. S'il n'est pas possible de consacrer la place nécessaire à ces guides, on peut tracer des traits à la peinture qui serviront à indiquer l'endroit que doivent occuper les roues et où il faut arrêter la voiture.