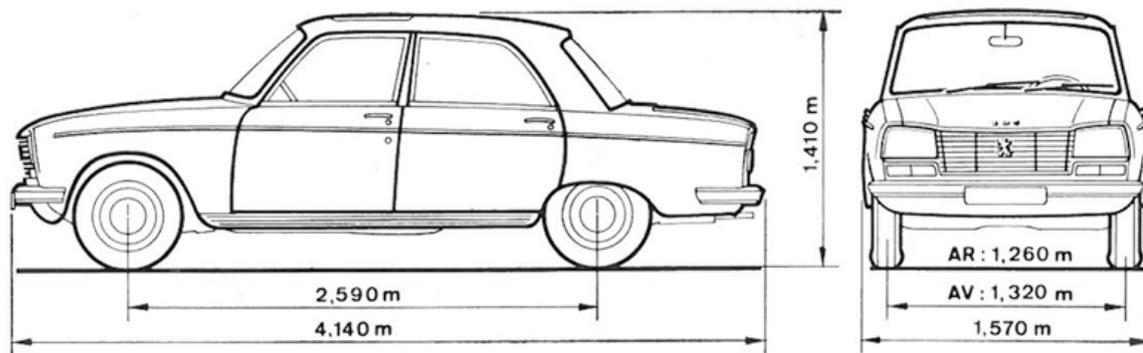


FICHE TECHNIQUE RTA



SPÉCIFICATIONS

Monté transversalement à l'avant.
4 temps, 4 cylindres en ligne inclinés de 20° vers l'avant.
Arbre à cames en tête avec culbuteurs.
Refroidissement par eau (ventilateur débrayable).
Alésage x course : 76 x 71 mm.
Cylindrée : 1 288 cm³.
Puissance maxi SAE : 70 ch à 6 100 tr/mn.
Rapport volumétrique : 8,8/1.
Puissance fiscale : 7 CV.

Inversé. Solex 34 PBISA 3.
A volet de départ à commande manuelle.
Circulation d'eau de réchauffage.
Pompe à essence à membrane AC : RA 2 - SEV-Marchal : 46 DQ.
Filtre à air : élément filtrant huilé.

Par batterie 12 volts 40 Amp. Borne nég. à la masse.
Ordre d'allumage : 1-3-4-2 (1 côté volant).
Allumeur Ducellier 4133 courbe M 43.
Bobine Ducellier 2772 ou SEV-Marchal 3 H.
Bougies AC 42 XL ou Champion N 7 Y.

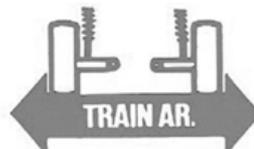
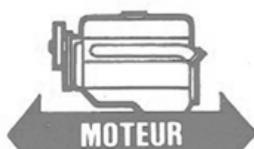
Embrayage Verto 200 DE ou Luk TS 190 mono-disque à diaphragme, commande hydraulique.
Boîte-pont à 4 vitesses et M. AR.
4 vitesses avant synchronisées.
Couple démultiplicateur 15 x 61 (4,06 à 1).

Traction sur roues avant.
Suspension télescopique intégrée.
Amortisseurs hydrauliques télescopiq. Peugeot.
Barre stabilisatrice.
Direction à crémaillère.
Freins à disque Girling à commande hydraulique.
Servo-frein Mastervac.

A bras oscillants en tôle d'acier emboutie - roues tirées.
Suspension par ressorts hélicoïdaux.
Amortisseurs hydrauliques télescopiq. Peugeot.
Barre stabilisatrice.
Freins à tambours Bendix HCSF - compensateur Bendix.

CAPACITES

Carter moteur - boîte-pont : 4 l - 20 W 30/40.
Refroidissement : 5,8 l.
Réservoir d'essence : 42 l Super - indice octane mini 95 RM.
Circuit de freins : 0,270 l - Lockheed 55.
Amortisseur avant (chaque) : 0,290 l - solution concentrée lécithine de soja.



RÉGLAGES GROUPÉS

Fonctionnement distribution (avec jeu aux soupapes 0,70 mm) :
ROA : 1°20 après PMH ou 0,020 mm après PMH
RFA : 32° après PMB ou 60,19 mm avant PMH
AOE : 33° avant PMB ou 60,32 mm après PMH
AFE : 2°30 avant PMH ou 0,026 mm avant PMH
Jeu de marche à froid : Adm. 0,10 mm - Ech. 0,25 mm.

Diffuseur : 26.
Gicleur principal : 137,5.
Automaticité : 180 E 2.
Gicleur de ralenti : 52.
Flotteur : 5,7.
Pointeau attelé (mm) : 1,5.
Régime de ralenti : 750 tr/mn.

Angle de came : 57° ± 2°.
Ecartement du rupteur : 0,40 mm.
Calage : 12° avant le PMH (ou 0,93 mm sur piston). Par pige dans carter et volant.
Ecartement des électrodes : 0,6 mm.

Rapports de démultiplication :
1^{re} vitesse : 0,274
2^e vitesse : 0,451
3^e vitesse : 0,689
4^e vitesse : 1,014
M. AR : 0,253

Réglage train avant (à vide en ordre de marche)
Angle de carrossage : 0°30' ± 0°45'.
Angle de chasse : 0°30' ± 0°30'.
Parallélisme (ouverture) : 2 ± 1 mm.
Inclinaison des pivots : 9°30'.
Pneus de 145 x 355.
Pression de gonflage (en bars) :
1,6 (Michelin)
1,7 (Uniroyal Rallye 180)
1,8 (Dunlop - Kléber - Uniroyal Rallye 220/240)

Voiture à vide en ordre de marche :
Pincement : 1,5 ± 2 mm. Contre-carrossage : 0°30' ± 1°.
Pneus de 145 x 355.
Pression de gonflage (en bars) :
1,9 (Michelin)
2,0 (Uniroyal Rallye 180)
2,1 (Dunlop - Kléber - Uniroyal Rallye 220/240)

Poids à vide en ordre de marche : 915 kg
Poids total autorisé en charge : 1 315 kg
Poids total autorisé avec remorque : 2 265 kg

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN ou m.kg)
Ecrous de culasse : 4 puis 5,5.
Ecrous de paliers : 5,25.
Boulons de têtes de bielles : 4.
Ecrou du pignon de vilebrequin : 9.