



FONCTIONNEMENT:

Les cahots de la route, en soulevant les roues, donnent à la trompette (V) un mouvement de bas en haut ou de haut en bas autour de l'axe du tourillon.

La fourche (Q), en tournant, entraîne dans son mouvement, la tige ressort qui se tord ; après le passage de l'obstacle, la roue est, par l'élasticité de la barre, ramenée dans sa position primitive, et réalise ainsi une suspension indépendante.

ENTRETIEN:

Faire le remplissage du carter central comme celui d'un pont ordinaire avec le même lubrifiant.

Tous les 2.000 kms, vérifier le serrage des boulons de fixation du carter à la traverse du châssis.

Tous les 2.000 kms, vérifier s'il n'y a pas lieu de resserrer les colliers de fixation et les lacets des protecteurs souples.

Vérifier tous les 5.000 kms le serrage des vis d'arrêt des tiges placées sur la traverse en avant de l'extrémité de la tige de ressort.

Tous les 5.000 kms, vérifier le serrage des boulons de fixation des chapeaux.

En cas de changement de pneumatique, nous recommandons de placer le cric en-dessous du longeron à environ au premier tiers de sa longueur à partir du pont arrière.

Usines et Siège :
STRASBOURG

Annexe et Station-Service :
PARIS-GENNEVILLIERS

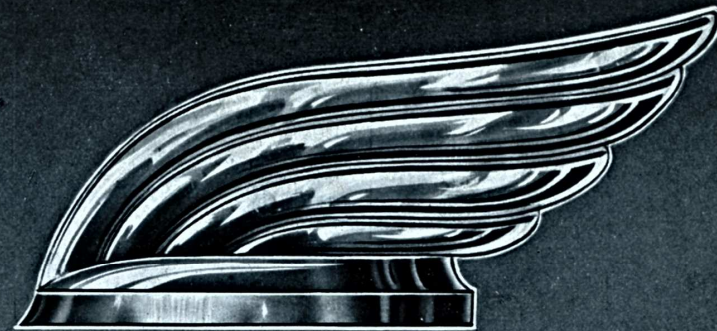
26 537. 5.000. 7. 5. 34. I. St.



Magasins d'Exposition :
PARIS

Vente en 12 et 18 mensualités
par CREDIMA

R. C. Strasbourg B. 68.

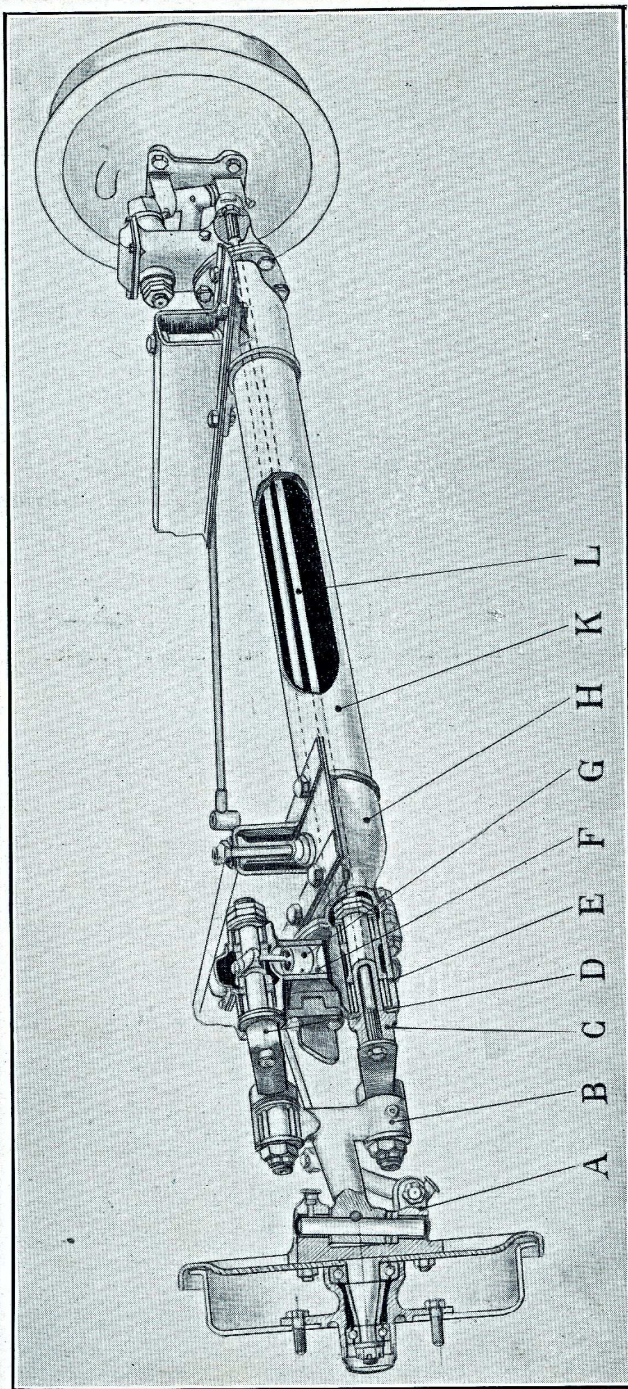


MATHIS

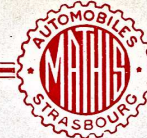
QUADRUFLEX

DESCRIPTION
FONCTIONNEMENT
ET
ENTRETIEN





ESSIEU AVANT MATHIS à ROUES INDÉPENDANTES



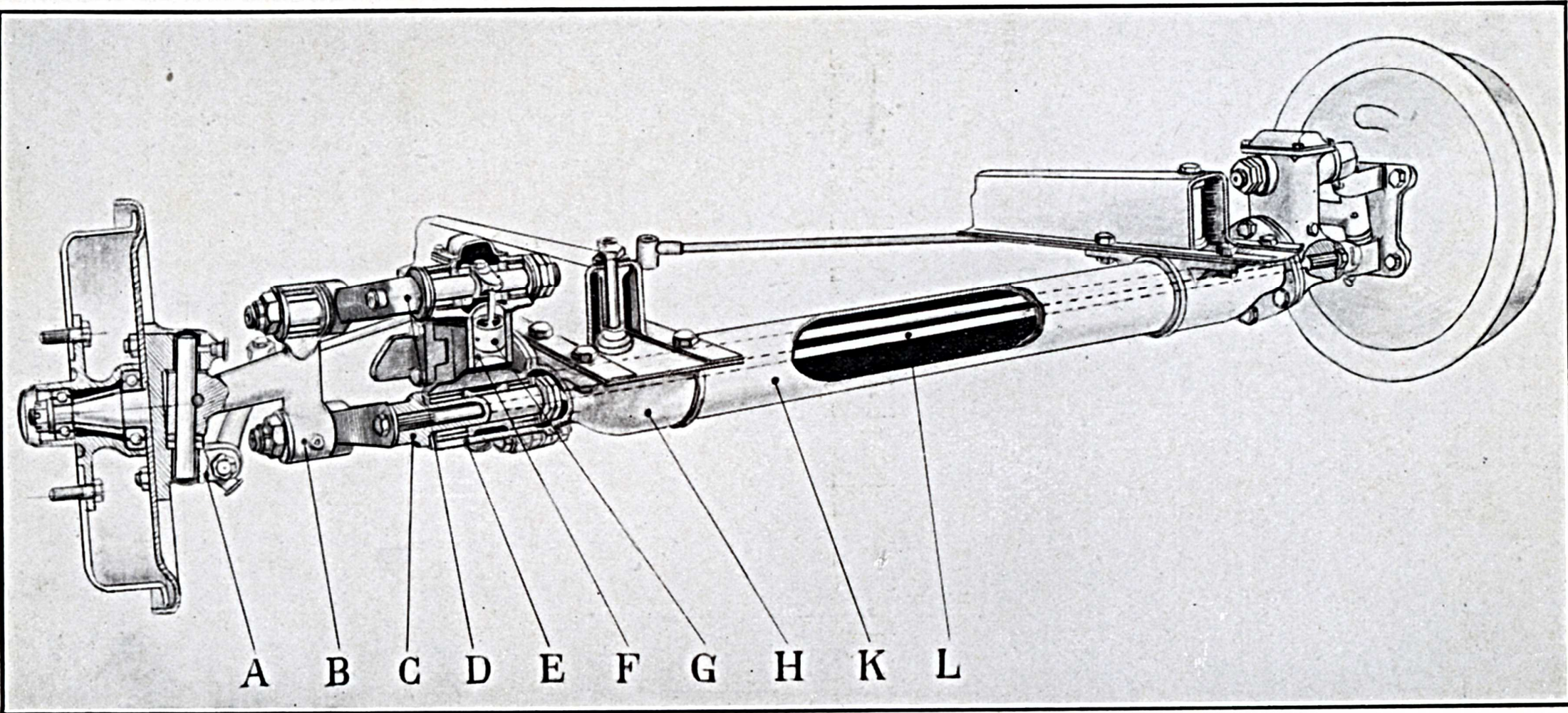
ESSIEU AVANT MATHIS

A ROUES INDÉPENDANTES - TYPES TM ET TG

DESCRIPTION:

(Voir dessin ci-contre)

L'essieu AV MATHIS à roues indépendantes types TM et TG se compose d'un corps en tube d'acier (K) sur lequel sont emmanchés à chaque extrémité des supports (H) de fixation de l'essieu au châssis. A ces supports (H) se fixent des boîtiers (E). Dans ces boîtiers (E) sont montés de chaque côté deux leviers manivelles, un supérieur (D) et un inférieur (C). Sur ces leviers sont montés les supports de fusées (B) articulés sur les branches courtes des leviers manivelles. La fusée (A) est montée sur les supports (B) de la manière classique. Le montage du moyeu de roue est celui de l'essieu ordinaire. Le boîtier (E) comporte deux cylindres (F) et (F 1) remplis d'huile, dans lesquels se déplacent deux pistons (G) et (G 1). La partie inférieure du boîtier (E) supporte le levier (C). Le levier supérieur (D) commande, par l'intermédiaire d'un petit balancier, les pistons (G) et (G 1) : le levier inférieur (C) est accouplé à une barre (L) en acier à ressort ayant un point fixe à l'autre extrémité de l'essieu dans le boîtier (E). La barre est arrêtée aux deux extrémités par vis et rondelles.



ESSIEU AVANT MATHIS à ROUES INDÉPENDANTES



FONCTIONNEMENT:

Les cahots de la route, en soulevant les roues, donnent aux leviers (D) et (C) des mouvements de bas en haut autour de leurs axes respectifs.

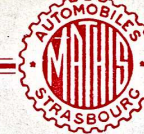
Le levier inférieur (C) en tournant autour de son axe soumet la barre (L) à une torsion. L'élasticité de cette barre réalise la suspension.

Les mouvements de la roue s'amortissent par le système hydraulique mis en action par l'intermédiaire du levier (D). Lorsque le levier (D) se déplace vers le haut, c'est-à-dire, lorsque la roue monte, le piston (G) descend et tend à comprimer l'huile qui se trouve dans la chambre inférieure du cylindre (F).

A ce moment, l'huile, sous le piston, passe à la chambre supérieure par les orifices ménagés dans le piston. La vitesse de passage de l'huile d'une chambre à l'autre, règle la valeur de l'amortissement. Le déplacement du piston (G 1) se fait en sens inverse, c'est-à-dire qu'à la descente du piston (G) correspond la montée du piston (G 1).

COMMANDE DE L'ESSIEU:

Les essieux AV, TM et TG à roues indépendantes sont commandés par une direction du type transversal. Le levier de direction est accouplé à deux bielles de poussée lesquelles commandent les leviers de fusée.



ENTRETIEN:

Graisser tous les 1500 km. les articulations des leviers manivelles de roues avec de l'huile épaisse et non de la graisse consistante.

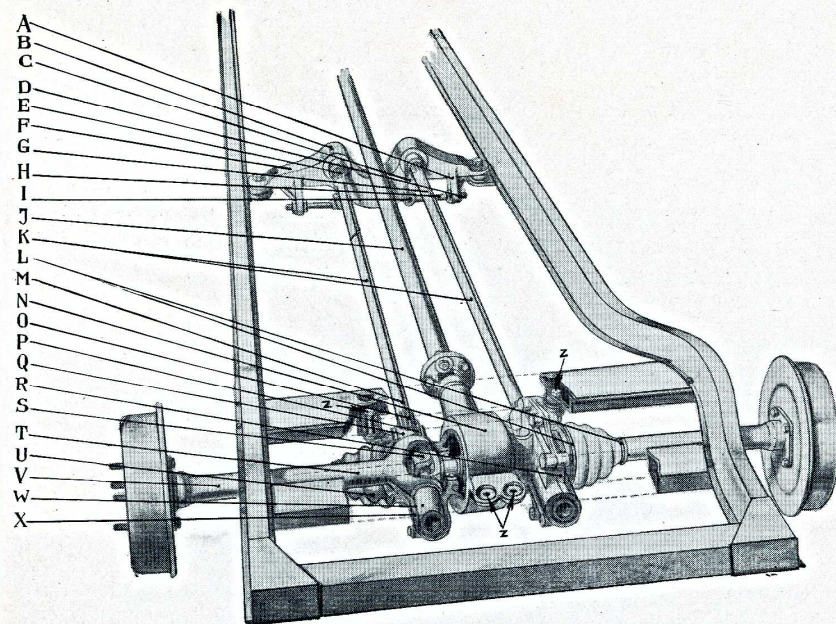
Graisser normalement tous les 2000 km. toutes les parties munies de graisseurs, principalement les tourillons des leviers de suspension.

Tous les 5000 km., vérifier le niveau des boîtes d'amortisseur et le rétablir si nécessaire avec de l'huile blanche.

S'assurer, en outre, du serrage parfait de la vis d'arrêt des balanciers d'amortisseurs.

Vérifier si les leviers de suspension n'ont pas besoin d'un léger resserrage.

En cas de correction apportée au pinçage qui doit être normalement de 8 mm vers l'avant, il y a lieu de procéder par réglage sur les bielles de poussée de telle façon qu'en fin d'opération l'inclinaison des roues soit symétrique par rapport à l'axe longitudinale de la voiture.



ESSIEU ARRIÈRE

MATHIS

A ROUES INDÉPENDANTES

DESCRIPTION:

(Voir dessin ci-contre)

L'essieu AR MATHIS à roues indépendantes type SYO (brevets MATHIS) se compose d'un carter (N) recevant le couple et le différentiel normal.

Ce carter est fixé en 4 points (Z) à deux traverses très rigides du châssis avec interposition de tampons en caoutchouc.

Sur ce carter (N) sont fixés deux chapeaux (R) solidement réunis avec lui au moyen de 12 boulons en acier spécial.

Un alésage prévu entre le carter (N) et les chapeaux (R) reçoit une fourche (Q) formant l'articulation de la trompette (V) du pont avec interposition de bagues en bronze (W) et de bagues en acier extra dur (X) assurant un tourillonnement parfait et largement calculé, garantissant un service prolongé.

Le tourillon (P) de la fourche (Q) porte des cannelures (O) destinées à recevoir la barre (K) formant ressort.

L'effort moteur est transmis entre le pont et la roue par l'interposition d'un joint de cardan (S), placé dans l'axe du tourillon d'articulation de la trompette et par un arbre (T) (représenté en pointillé) du type classique sur lequel est claveté le moyeu de roue.

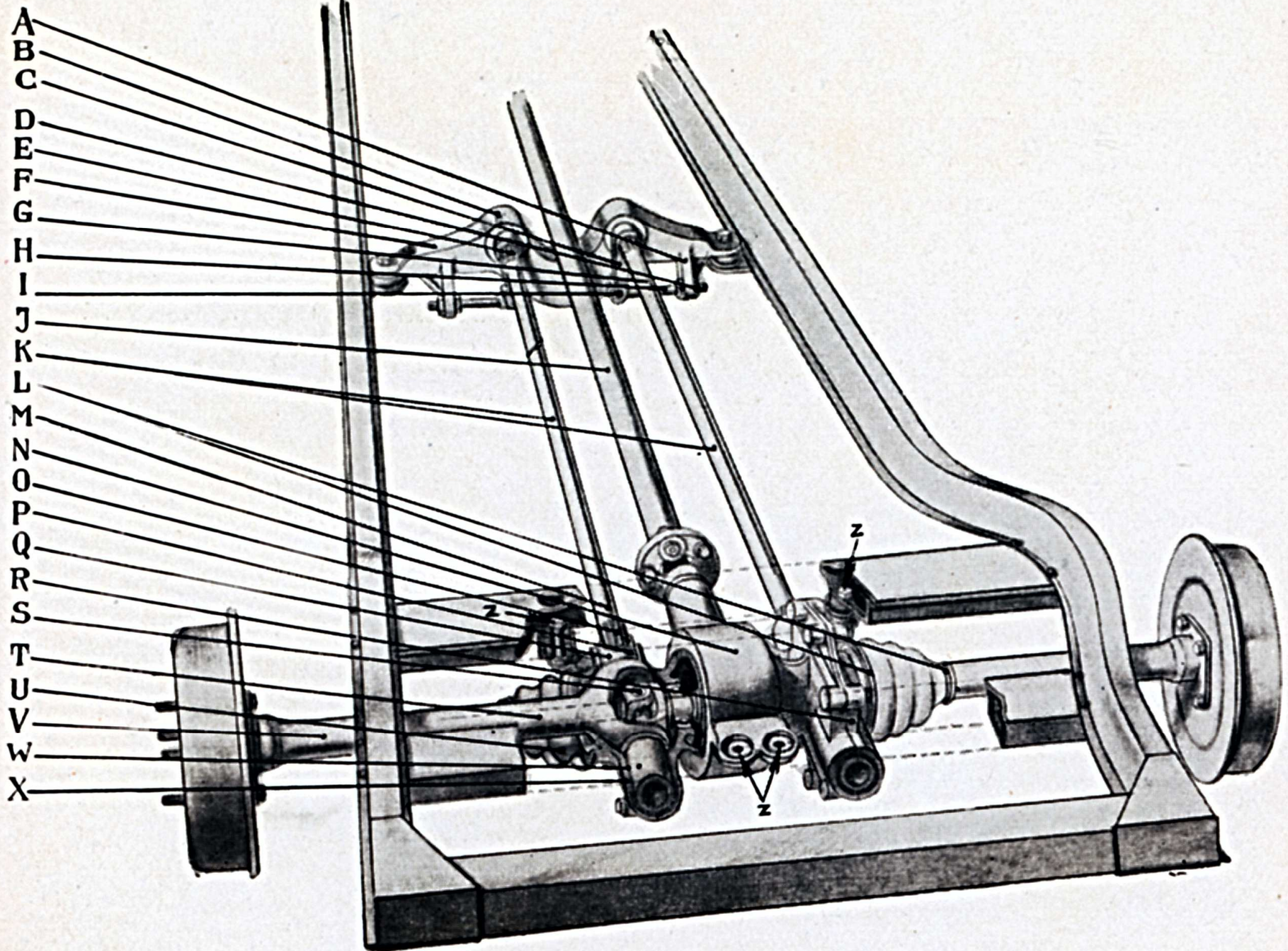
L'ensemble des articulations est protégé contre la poussière par un manchon élastique (U), parfaitement étanche, fixé d'une part sur le carter par un collier (L) et d'autre part sur la trompette du pont.

La suspension est assurée par la barre (K) dont une extrémité (E) peut tourillonner légèrement dans la traverse (F) (fixée élastiquement sur le châssis). La deuxième extrémité (M) étant emmanché dans la fourche (Q) de l'articulation de la trompette (V), cette extrémité étant solidaire de tous les déplacements angulaires de la trompette.

L'extrémité (E) est immobilisée dans la traverse par l'interposition d'un levier cannelé (C) et d'une biellette (H), articulée sur le levier (C) par l'intermédiaire d'un axe (I). Cette biellette est fixée rigidement à une oreille (A) sur la traverse par un écrou et un contre-écrou (D) et (G).

En vissant plus ou moins les écrous (D) et (G), la longueur de la biellette (H) varie et entraîne le levier (C) solidaire de la barre (K) et permet en conséquence de faire varier le carrossage des roues arrières par l'inclinaison variable des trompettes, ce carrossage étant proportionnel au poids de la voiture à vide.

Une vis d'arrêt (B) vissée dans une oreille de la traverse empêche la tige ressort de se dégager de son logement vers l'avant. Cette tige comporte un collet d'arrêt à sa partie AR.



A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X

z

z

z