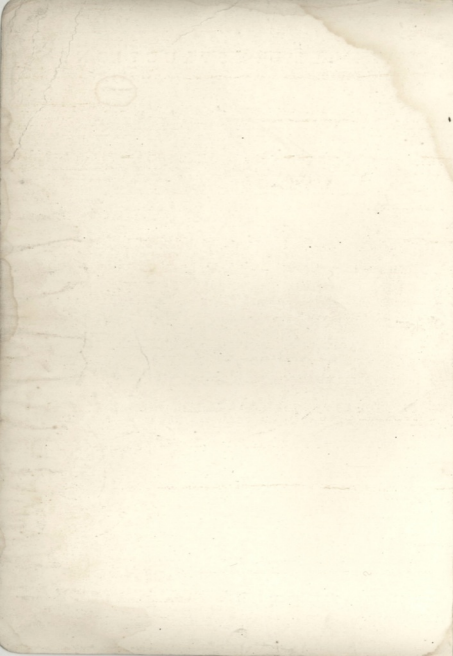


MANUEL D'INSTRUCTIONS



VOLVO

Amazon



CONDUITE ET ENTRETIEN

DE VOTRE

VOLVO

Amazon

équipée du moteur B16 A ou B16 B

AKTIEBOLAGET VOLVO • GÖTEBORG
SUÈDE

AVANT-PROPOS

Le but de ce manuel est de fournir au possesseur de la voiture, sous une forme concentrée, les instructions pour l'emploi et l'entretien de celle-ci.

Notre propre expérience ainsi que celle de milliers d'utilisateurs sont résumées ici en quelques pages qu'il vous est facile de consulter en cas de besoin.

La première partie contient une brève description des organes principaux, la seconde concerne le fonctionnement de la voiture et la troisième de l'entretien général, du graissage et des données d'entretien.

Les longues énumérations ont été évitées dans toute la mesure du possible, et il a été fait un large usage des gravures.

Seuls ont été traités les réglages pouvant être effectués par les possesseurs de la voiture, car il est toujours préférable que l'entretien courant et les réparations, soient confiés à un agent Volvo autorisé, pouvant garantir un service compétent et des pièces de rechange d'origine Volvo.

Nous ne saurions trop insister sur l'importance d'un graissage et d'un entretien réguliers, ces deux choses étant trop souvent négligées, ce qui occasionne parfois des frais de réparations élevés.

Nous nous réservons le droit de modification des données contenues dans ce manuel sans avis préalable.

AKTIEBOLAGET VOLVO

Département Exportation

Göteborg — Suède

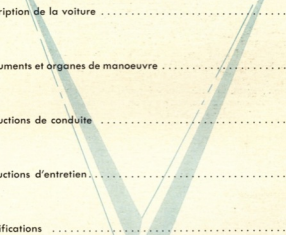
VOLVO AMAZON



Données principales:

Puissance du moteur (B 16 A)	66 cv (SAE) à 4500 t/m
(B 16 B)	85 cv (SAE) à 5500 t/m
Empattement	2600 mm
Poids en ordre de marche	1130 kg

TABLE DES MATIERES



Description de la voiture	6
Instruments et organes de manoeuvre	7
Instructions de conduite	19
Instructions d'entretien	23
Spécifications	73

DESCRIPTION DE LA VOITURE

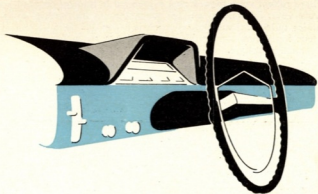


La Volvo Amazon est une voiture à quatre portes, cinq places avec un moteur à soupapes en tête, son poids en ordre de marche est de 1130 kg. Elle remplit, à tous les points de vue, les exigences modernes de l'aspect, du confort et de prestation. Son moteur qui possède une accélération excellente tout en restant très économique donne, en coopération de la suspension individuelle à l'avant ainsi que la suspension stable du pont arrière, une tenue de route extraordinaire. La voiture est facile à conduire, elle est rapide — mais aussi sûre. L'Amazon possède une carrosserie en tôle d'acier entièrement soudée, qui vous donne une très bonne protection. Les freins sont surdimensionnés, la direction est douce et la visibilité excellente tout autour de la voiture dans toutes les conditions atmosphériques. Nous avons en plus monté un volant de sécurité, un tableau de bord matelassé et des pare-soleil — et construit des renforcements dans la carrosserie pour le montage de ceintures de sécurité. En cas d'accident, la ceinture de sécurité vous donne de grandes chances de vous en sortir sans blessures. Achetez donc ces ceintures chez votre agent Volvo — avant qu'il ne soit trop tard!

L'Amazon peut être obtenue avec les sièges avant à dossier fixe, ou avec des sièges avant permettant la transformation en couchettes. En plus, l'Amazon peut être équipée avec un système servo à dépression pour l'obtention d'une meilleure action de freinage avec une pression de pédale plus légère.

Vous pouvez aussi obtenir une quantité de différents accessoires généraux pour votre Amazon. Votre agent Volvo est toujours à votre disposition pour de plus amples renseignements.

INSTRUMENTS ET ORGANES DE MANOEUVRE



Lorsque pour la première fois vous pénétrez et que vous vous placez derrière le volant de votre Amazon, peut-être n'êtes vous pas assis confortablement. Mais ceci peut être remédié immédiatement. Sur le côté du siège se trouve une poignée qui peut être poussée sur le côté permettant ainsi le déplacement du siège d'avant en arrière.



Ensuite vous réglez le rétroviseur de telle façon que vous puissiez, sans tourner ou baisser la tête, jeter un regard dans la glace. Si celle-ci est ajustée convenablement, vous avez une vue excellente à l'arrière à travers la grande lucarne. Ajustez le rétroviseur de telle façon que vous puissiez voir d'une façon parfaite les voitures qui éventuellement veulent vous doubler.



Lorsque vous êtes maintenant assis confortablement dans votre Amazon, vous devez, avant de commencer à conduire, étudier le tableau de bord avec ses différents instruments et commandes. Ce qui tout d'abord retient votre regard c'est évidemment le tableau de bord juste devant vous. Sur celui-ci ont été concentrés les instruments et commandes, qui vous tiennent au courant de la rapidité de la voiture, si le moteur fonctionne convenablement ainsi que de la fonction de l'équipement électrique.

Dans les rubriques des descriptions ci-après se trouve un chiffre entre parenthèses. Ce chiffre renvoie aux figures d'ensemble ci-dessous et de la page 11.



Tableau de bord.

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Thermomètre de température | 5. Lampe témoin pour clignoteurs |
| 2. Lampe de contrôle de charge | 6. Tachisacteur |
| 3. Enregistreur journalier | 7. Lampe de contrôle de pression d'huile |
| 4. Lampe témoin pour pleins phares | 8. Jauge de carburant |

Indicateur de vitesse

L'indicateur de vitesse est d'un type nouveau avec une zone rouge horizontale, dont l'extrémité droite indique la vitesse. De cette façon vous avez une meilleure conception, spécialement des vitesses assez élevées. Comme différence avec les indicateurs de vitesse ordinaires,

la zone rouge est ici proportionnelle à la vitesse. Ceci est un facteur de sécurité — "de plus en plus rouge, d'autant plus dangereux".

L'Amazon possède, en plus du **totalisateur** (6) coutumier, aussi un **enregistreur journalier** (3) avec une graduation de cent en cent mètres. En tirant vers le bas une commande juste à gauche de la colonne de direction en dessous du tableau de bord, l'enregistreur journalier peut être remis à zéro.

Thermomètre de température (1)

Ce thermomètre indique la température de travail du moteur. Cette température doit se maintenir normalement dans les limites marquées par les zones vertes. Si pendant un certain temps le thermomètre montrait une température trop haute, ceci pourrait provenir d'un bouchage des canaux du système de refroidissement qui de ce fait empêche la circulation de l'eau de refroidissement. Dans de pareils cas, le système de refroidissement doit être nettoyé; voir page 49.



Jauge de carburant (8)

Cette jauge fonctionne lorsque l'allumage est enclenché et indique la quantité de carburant présente dans le réservoir. Lorsque l'aiguille de la jauge oscille dans la zone blanche, il y a encore environ 4 litres de réserve dans le réservoir. Pour votre intérêt personnel nous voulons cependant vous recommander de toujours avoir un bidon de réserve avec vous, spécialement pour les longs voyages. Dans le coffre à bagages, derrière la roue de secours il y a une place réservée pour un bidon d'essence.



Lampes de signal

Pour faciliter la surveillance de certains organes de la voiture, quelques instruments ont été remplacés par des lampes de signal. Ces lampes attirent votre attention en s'allumant lorsque quelque chose d'anormal se produit ou vous rappellent que quelque appareil est enclenché.

Lampe verte (7)

Une lampe verte s'allume lorsque la pression d'huile du moteur est trop faible. Quand vous enclenchez l'allumage, la lampe verte doit s'allumer pour s'éteindre lorsque le moteur a démarré. **Attention!** Si cette lampe venait à s'allumer pendant la conduite, on doit immédiatement arrêter le moteur et rechercher la cause de cette anomalie. Dans de pareils cas et la plupart du temps c'est le niveau d'huile qui est trop bas. **Ne jamais laisser tourner un moteur qui a une pression d'huile trop faible.**

Lampe rouge (2)

Une lampe rouge s'allume lorsque la batterie se décharge, ce qui est normal lorsque le moteur tourne au ralenti. Si le régime du moteur est augmenté cette lampe s'éteint. **Attention!** Si la lampe rouge venait à s'allumer pendant la conduite ceci signifie en général qu'il y a quelque chose d'anormal dans le système électrique. Il se peut aussi que la courroie de ventilateur n'est pas suffisamment tendue et qu'elle patine, ce qui occasionne une mauvaise charge.

Lampe bleue (4)

Cette lampe indique que les pleins phares sont enclenchés. Vous n'êtes pas sans ignorer comme c'est désagréable, pour ne pas dire dangereux, d'être aveuglé par les pleins phares d'une voiture que vous croisez. Lors d'une rencontre — passez en codes à l'aide du commutateur au pied!

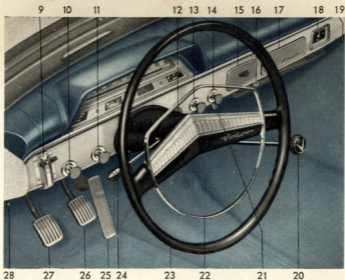
Lampe jaune (5)

Cette lampe vous rappelle qu'un des indicateurs de direction clignote. En même temps, un bruit de tic-tac se fait entendre.

Starter (choke) (11)

Lors du démarrage à froid de votre Amazon, le starter doit être employé. Il règle un papillon ainsi qu'un dispositif de ralenti rapide dans le carburateur.

Ce dispositif de ralenti rapide empêche les arrêts du moteur avant que ce dernier ait atteint sa température de travail. Le starter doit être employé modestement — ne jamais conduire avec le starter en fonction plus que quelques minutes et jamais lorsque le moteur a atteint sa température de travail.

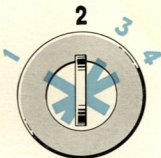


Organes de manoeuvre.

- | | |
|---|--|
| 9-10. Commandes de chauffage | 20. Levier de vitesses |
| 11. Starter (choke) | 21. Interrupteur des essuie-glaces |
| 12. Contact d'allumage et de démarrage | 22. Cerco-contact d'avertisseur |
| 13. Interrupteur d'éclairage | 23. Volant de direction |
| 14. Allume-cigarettes | 24. Interrupteur pour indicateurs de direction avec dispositif de clignotage pour pleins-phares. |
| 15. Cendrier | 25. Accélérateur |
| 16. Commande du volet de radiateur | 26. Pédale de freins |
| 17. Emplacement réservé à la radio | 27. Pédale d'embrayage |
| 18. Montre | 28. Interrupteur pour lanternes |
| 19. Interrupteur d'éclairage du vide-poches | |

Contact d'allumage (12)

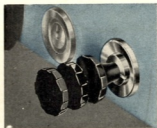
Le contact d'allumage qui est combiné avec le contact de démarrage a quatre positions différentes de clé. A la position (1), appelée position de radio, tout l'équipement électrique est en circuit à l'exception du système d'allumage du moteur. La position (2) est le point neutre et seulement dans cette position la clé peut être dégagée. La position (3) est la position de conduite.



Lorsque vous voulez démarrer, tournez la clé jusqu'à la position extérieure (4) et lâchez celle-ci aussitôt que le moteur a démarré. La clé revient donc automatiquement à la position de conduite (3).

Interrupteur d'éclairage (13)

L'éclairage de route de la voiture est commandé par un interrupteur avec trois positions selon figure. Si ce bouton est tiré à mi-course, les feux de position s'allument. Si le bouton est tiré entièrement, les phares s'allument. Dans les deux positions, les feux arrière ainsi que l'éclairage de la plaque d'enregistrement s'allument aussi.



A l'aide d'un commutateur au pied à gauche sur le plancher vous pouvez passer de pleins phares en codes et vice versa. Lorsque les pleins phares sont enclenchés la lampe témoin bleue (4) s'allume. Pour les propriétaires de voiture qui le souhaitent, il y a la possibilité de brancher le commutateur au pied aussi à la position des feux de stationnement de l'interrupteur d'éclairage. Le commutateur au pied alterne donc aussi de feux de stationnement aux codes et vice versa. Si vous désirez des renseignements supplémentaires, adressez vous à votre agent Volvo.

Dispositif de clignotage pour pleins phares (24)

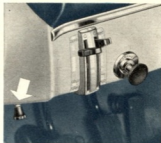
Ce dispositif est une finesse sur l'Amazon. Un signal à la lumière lors d'un dépassement peut très souvent être plus efficace qu'un signal à l'avertisseur. Le clignotage de pleins phares s'obtient en appuyant vers le volant l'interrupteur des indicateurs de direction aussi longtemps que vous le jugez utile et le véhicule se trouvant devant reçoit un effectif signal de dépassement.



Dispositif de clignotage pour phares.

Lanternes (28)

Afin de protéger votre voiture contre les collisions par d'autres véhicules, lorsque vous stationnez sur une route mal éclairée, il y a deux grands réflecteurs montés à l'arrière de la voiture. En plus, l'Amazon possède des lanternes spéciales de stationnement. Celles-ci sont incorporées dans les feux avant et arrière. Ces lanternes s'allument à l'aide d'un interrupteur placé en dessous du tableau de bord. Vous ne voulez pas être responsable d'un accident? Montrez donc le bon exemple en allumant ces lanternes lorsque vous stationnez sur une route sombre.



Interrupteur pour lanternes.

Eclairage intérieur

L'éclairage intérieur de l'Amazon se compose d'un plafonnier avec l'interrupteur qui en fait partie. Selon votre désir personnel, cet interrupteur peut être réglé sur trois positions (voir rigure). La première est la position normale.

1. La lampe s'allume lorsqu'une des portes avant est ouverte.
2. La lampe est toujours éteinte.
3. La lampe est toujours allumée.

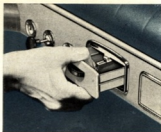


Eclairage du tableau (13)

En tournant le bouton de commande des phares vous réglez l'éclairage du tableau — plus vous tournez le bouton contre le sens des aiguilles d'une montre, plus l'éclairage est intense.

Pour vous qui fumez (14, 15)

Afin d'augmenter votre bien-être et votre confort, il y a un allume-cigarettes et un cendrier placés à la portée de votre main. Pour les passagers il y a un cendrier sur chaque porte arrière. Lorsque vous désirez employer l'allume-cigarettes, appuyez sur le bouton. Après quelques secondes il est prêt à être employé. Quand le cendrier a besoin d'être vidé, dégagez le, tout comme le montre la figure, avec un simple tour de main.



Montre (18)

L'Amazon est équipée en standard d'une montre. Vous n'avez jamais besoin de penser à la remonter, ceci se fait électriquement. Sur la partie arrière de la montre se trouve un bouton pour le réglage des aiguilles. Le petit bouton qui se trouve à l'avant sert à ajuster la montre.



Volet de radiateur (16)

Ce volet fait partie de l'équipement standard de l'Amazon. Pour atteindre plus rapidement la température normale de travail, il convient de fermer le volet complètement quand on démarre le moteur à froid. A des températures extérieures basses il peut se montrer convenable de conduire avec le volet fermé partiellement — ceci pour obtenir une température plus élevée à l'intérieur de la voiture.

Attention! Ne pas conduire avec le volet de radiateur relevé de façon à ce que le moteur deviennent trop chaud — dans ce cas, vous risqueriez le grippage du moteur.

Levier de vitesses (20)

Ce levier agit directement, ce qui permet un passage rapide et exact des vitesses. Les différentes positions des vitesses sont représentées par la gravure ci-contre. A chaque changement de vitesse, marquer un temps d'arrêt au point mort avant de passer à la vitesse désirée.



B = Marche arrière

Poignée de frein à main

Cette poignée est placée sur le côté extérieur du siège du conducteur. Vous avez de cette façon plus de force lors du serrage — vous pouvez si vous le désirez sans difficultés serrer le frein à main sans être assis dans la voiture. Lorsque vous voulez desserrer le frein à main, appuyez sur le bouton tout comme le montre la figure.



Pédales

Les pédales sur l'Amazon ont été construites suspendues. De ce fait on évite les courants d'air du plancher qui sont toujours irritants. Lorsque vous démarrez le moteur et que vous placez le pied sur la pédale d'embrayage, vous ne sentez pas comme d'habitude les vibrations du moteur — en effet, la force de la pédale d'embrayage est transmise hydrauliquement.

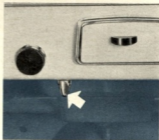
Une pression plus légère de la pédale de freins peut être obtenue avec un servo frein. Parlez de ceci avec votre agent Volvo.

Indicateurs de direction (24)

Les indicateurs de direction sont du type clignotants à l'avant et à l'arrière. Le levier interrupteur des indicateurs de direction est à retour automatique. Lorsque que les indicateurs sont enclenchés, un bruit de tic-tac se fait entendre en même temps que la lampe jaune de contrôle clignote.

Essuie-glaces (21)

Les essuie-glaces sont entraînés électriquement — aucune marche irrégulière pour cause de la charge du moteur. Un autre avantage est que les essuie-glaces ont aussi deux vitesses et qu'ils sont à retour automatique. Si vous désirez mettre les essuie-glaces en fonction, tournez le bouton un peu vers la droite. Les essuie-glaces fonctionnent donc à une vitesse normale. Si vous désirez augmenter la vitesse des essuie-glaces et de ce fait leur capacité, tournez le bouton encore plus vers la droite.



Une étagère spacieuse

Une étagère spacieuse pour le dépôt des cartes, gants etc remplace la conventionnelle boîte à gants. En plus de sa grande surface, l'étagère a l'avantage de vous permettre de voir facilement sont contenu. L'étagère est munie d'un éclairage, lequel est aussi de circonstances lors de la lecture des cartes. L'interrupteur (19) est placé en dessous de la planche de bord, très loin du conducteur. Devant la lucarne arrière se trouve aussi une étagère très spacieuse. Elle est surbaissée de façon à ne pas gêner la vue à l'arrière.

Système de verrouillage des portes

Ce système offre beaucoup d'avantage sur la Volvo Amazon.

1. Toutes les portes, même celle du coffre à bagages, s'ouvrent de l'extérieur en appuyant sur leur bouton respectif.
2. Toutes les portes se verrouillent de l'intérieur en appuyant sur le bouton respectif placé sur le montant de la fenêtre.
3. Les deux portes avant peuvent être déverrouillées de l'extérieur à l'aide de la clé.



N'oubliez pas la clé dans la voiture!

4. Sur les portes avant le bouton de verrouillage remonte automatiquement, lorsque vous ouvrez de l'intérieur. Ceci a été contruit pour que vous ne restiez pas à l'extérieur avec la porte verrouillée par mégarde. Il y a encore en plus une finesse — vous n'avez pas besoin de clé pour verrouiller la voiture. Appuyer simplement sur les boutons intérieurs de verrouillage et fermez la porte. **Mais n'oubliez pas la clé à l'intérieur de la voiture.**

En étant obligé de d'abord appuyer sur le bouton de verrouillage pour verrouiller la porte, vous êtes appelé à ne pas oublier la clé à l'intérieur de la voiture.

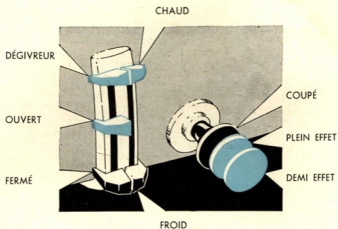
Défecteurs

Les fenêtres de ventilation des portes avant permettent d'obtenir une ventilation de la voiture sans courant d'air. Lorsque ces fenêtres sont fermées et que leur poignée est abaissée, elles sont automatiquement verrouillées par un goujon. Pour pouvoir relever la poignée il suffit d'appuyer sur ce goujon.

Système de chauffage (9, 10)

La Volvo Amazon est équipée d'un appareil de chauffage et de climatisation, qui permet d'obtenir en hiver de l'air pur chaud et en été l'air frais de l'extérieur.

L'entrée d'air frais est placée juste devant le pare-brise, ceci évite de recevoir à l'intérieur les gaz d'échappement des véhicules circulant devant votre voiture.



Tout le système est manoeuvré par trois commandes — un interrupteur à tirette pour le ventilateur d'air ainsi que deux commandes pour le réglage du chauffage et la répartition de l'air (voir figure).

L'interrupteur à tirette, à droite, a trois positions — complètement poussé coupé, à demi-course plein effet et complètement tirée demi effet du ventilateur d'air. La manette marquée d'un point bleu commande le volet d'entrée d'air pur. Le volet est fermé quand la manette se trouve à la position basse et entièrement ouvert lorsqu'elle se trouve au milieu.

Quand la manette se trouve à la position haute (position de dégivrage) tout l'air est envoyé au pare-brise. L'autre manette, marquée d'un point rouge, règle la température de l'air admis dans la voiture. Quand la manette se trouve à la position basse, l'air admis est froid. Plus cette manette est relevée plus l'air admis est réchauffé. Au changement de position de cette manette il faut compter deux à trois minutes avant que le thermostat se soit adapté à la nouvelle température.

INSTRUCTIONS DE CONDUITE



Que l'Amazon soit votre première voiture ou non, la conduite ne présentera aucune difficulté — au contraire. Tout est placé de telle façon à ce que vous puissiez conduire rapidement et confortablement sans que pour cela vous ayez besoin de sacrifier la sécurité. Celle-ci doit toujours être mise au premier plan. Spécialement lorsqu'il s'agit de conduite de véhicules, où les situations changent si rapidement et où les conducteurs plus ou moins routinés se disputent la place sur les routes. Quelques règles déterminées sur la manière de conduire d'une situation à une autre sont très souvent difficiles à donner — mais si vous conduisez toujours avec jugement et prenez en considération les autres usagers de la route et les plaques du code de la route existantes, vous conduirez certainement un nombre important de kilomètres avec votre Amazon sans le moindre accident. Avez-vous les ceintures de sécurité?

Démarrage de la voiture

Celui-ci se fait en quelques tours de mains.

1. Assurez vous que le frein à main est serré.
2. Assurez vous que le levier de vitesses est à son point mort.
3. Si le moteur est froid, tirez le starter.

Si le moteur est chaud, la commande du starter doit être complètement enfoncée et la pédale des gaz appuyée à fond.



4. Appuyez la pédale d'embrayage à fond.
5. Tournez la clé de contact jusqu'à la position de démarrage. Lâchez la clé aussitôt que le moteur a démarré. Lors d'essai de démarrage répété, attendez l'arrêt complet du moteur et du démarreur avant le second essai.
6. Quand le moteur a démarré, le régime de ralenti est réglé par le dispositif de ralenti rapide coopérant avec le starter. Lorsque le moteur commence à être chaud, repoussez petit à petit la commande du starter.

N'emballez pas un moteur froid

Lorsque vous avez effectué un démarrage à froid, ne faites pas tourner le moteur en plein régime aussitôt mais conduisez à un régime modéré. Ne l'exposez pas non plus à de grandes surcharges avant que la température de travail du moteur soit normale. Avant que vous commenciez à conduire, contrôlez en plus que la lampe de contrôle de pression d'huile ne soit pas allumée.

Arrêts anormaux du moteur

Si vous conduisez en climat froid et humide à une température entre -5°C et $+10^{\circ}\text{C}$ il peut arriver que de la glace se forme dans le système de ralenti du carburateur. Ceci peut provoquer des arrêts anormaux du moteur lorsque vous lâchez la pédale des gaz. Ces arrêts se présentent en général environ 10 minutes après le démarrage du moteur froid. Pour empêcher ces arrêts, il suffit de tirer la commande du starter d'environ 10 mm de façon à ce que le ralenti rapide rentre en fonction, c'est à dire que le régime du moteur soit augmenté sensiblement.

Démarrage en garage

Si vous démarrez votre voiture dans un garage, ouvrez donc toujours les portes **avant** que vous démarriez. Les gaz d'échappement du moteur qui contiennent de l'oxyde de carbone sont particulièrement toxiques. L'oxyde de carbone est incolore est sans odeur, il est très difficile d'en constater sa présence.

L'air qui contient par exemple seulement 2‰ d'oxyde de carbone est mortel s'il est respiré pendant une demi heure.

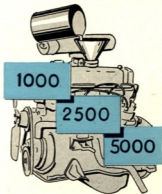


Ne faites pas tourner le moteur en garage fermé!

Lorsque la voiture est neuve

vous ne conduirez bien entendu pas à plein gaz avec votre Amazon. Pendant la première période elle doit être conduite avec précautions. La raison de ces précautions est que les parois des chemises, les pistons, les coussinets et les paliers dans le moteur ainsi que les paliers et les engrenages de la boîte de vitesses et du pont arrière doivent présenter une surface dure et polie pour atteindre la plus grande durée possible. Ne poussez donc pas le moteur à son plein effet plus que quelques courts instants pendant les premiers 500 km de conduite. Il est spécialement important à ce que le moteur ne soit pas surchargé pendant les premiers kilomètres. Surveillez le thermomètre de température. Si celle-ci devenait anormalement haute, vous devez arrêter le moteur immédiatement.

Pendant les premiers temps, l'huile doit être changée plus fréquem-



ment que par la suite. Changez l'huile la première fois après 1000 km en même temps que la première inspection de service. Changez l'huile de nouveau après 2500 km en même temps que la deuxième inspection de service et une troisième fois après 5000 km. A cet échange, la cartouche du filtre à huile doit aussi être changée (voir page 28). La vidange de l'huile se fait ensuite normalement, c'est à dire environ tous les 5000 km.

Tous les moteurs sont essayés à la fabrique, d'abord au banc d'essai et ensuite sur route après montage de la voiture. Nous avons par ce moyen obtenu un contrôle du bon fonctionnement des surfaces de frottement et nous déclinons toute responsabilité pour tout grippage de pistons ou de coussinets.

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN



"Si tu n'as jamais eu de soucis avant, tu en auras maintenant" est une phrase que beaucoup de nouveaux propriétaires de voitures entendent de leurs amis.

Ceci est néanmoins une vérité avec modification. Il y a des voitures qui donnent de grands soucis à leurs propriétaires mais comme possesseur d'Amazon, vos tracas pour la voiture seront petits — ceci évidemment si vous faites effectuer les entretiens normaux que chaque véhicule exige. Les petits soins et travaux que vous placerez sur votre voiture pour la tenir en bonne condition seront contre-balancer beaucoup de fois par l'utile et l'agréable que vous obtiendrez avec votre Amazon si vous l'entretenez d'après nos recommandations et conseils.

Vous vous apercevrez bientôt qu' une des lignes de conduite, lors de la construction et la fabrication de l'Amazon était justement celle qui exigeait que tous travaux d'entretien devaient être réduits à un minimum en même temps qu'ils devaient être aussi simples que possible. Tous les entretiens ne peuvent, pour cause naturelle, être supprimés. Mais les intervalles entre les réglages coutumiers ont été augmentés considérablement par rapport aux autres voitures. De cette façon, les dépenses pour le service et l'entretien deviennent très minimes.

La simplification des travaux d'entretien vous donne la possibilité d'effectuer vous-mêmes une partie des services revenant régulièrement. Mais nous voulons énergiquement vous mettre en garde pour toutes les interventions qui exigent des outils spéciaux et desquelles vous n'êtes pas certain de vous en tirer. C'est pour cette raison que Volvo a mis au point sa grande organisation de service. Tous les agents Volvo sont munis d'outils spéciaux. C'est dans votre intérêt qu'ils ont été construits — pour diminuer les dépenses et activer le travail. Sachant

très bien que rien n'est parfait à un tel point que ceci ne peut être mieux, les ingénieurs de Volvo travaillent constamment pour simplifier le service à l'extrême. Tout ce travail revient à vous — possesseur d'un produit Volvo — en forme de travail bien fait et de dépenses minimales. Si pour une raison quelconque vous désirez faire une commande de pièces de rechange ou demandez des renseignements pour votre Amazon, vous devez en premier lieu vous adresser à votre agent Volvo, en second lieu à la fabrique Volvo.

A toute correspondance au sujet de votre voiture avec l'agent ou l'usine Volvo, et à chaque commande de pièces détachées joindre le type et les numéros de châssis et de moteur.

La plaque portant le numéro de châssis se trouve sur le côté de la colonne de direction sous le capot du moteur.

Exemple pour désignation du type et numéro de châssis:

P 1200 V-1 alt.

P 1200 H-2

le V signifie conduite à gauche et le H conduite à droite.



La désignation du type et le numéro de pièce du moteur sont coulés dans le bloc-cylindres, sur le côté gauche, comme l'indique la figure. Le numéro de moteur, c'est-à-dire le numéro de fabrication, est frappé en dessous le numéro de pièce. Pour l'identification du moteur, mentionnez les numéros de pièce et de fabrication. Par exemple: 495383—12345.



Schéma d'entretien

Un service régulier est de grande importance. Environ tous les 5000 km celui-ci doit être effectué. Chaque fois que le compteur enregistreur s'approche d'un nombre de 5000 en 5000, ceci vous rappelle qu'il est temps d'effectuer le service.



Pour que vous puissiez avoir un aperçu des différents entretiens qui doivent être effectués régulièrement, nous les avons rassemblés dans un schéma. Certains des travaux nommés peuvent être effectués par le propriétaire de la voiture, les autres doivent être confiés à votre agent Volvo. Ces travaux qui nécessitent des outils spéciaux et du personnel qualifié sont marqués en couleur (verte) dans le schéma. Nous avons donné aux différentes opérations d'entretien un numéro d'ordre, lequel est employé dans le texte qui suit le schéma. Ces numéros qui réfèrent au schéma se trouvent entre parenthèses après chaque rubrique.

Dans votre intérêt personnel, nous vous recommandons de ne pas négliger les instructions d'entretien, ceci vous économisera du temps et de l'argent.

En plus des entretiens préventifs qui sont nommés dans le schéma d'entretien ci-après, vous devez au moins toutes les deux semaines contrôler:

- a) le niveau d'huile du moteur
- b) la quantité d'eau dans le radiateur
- c) la pression des pneus
- d) le niveau de l'électrolyte de la batterie

Par mesure de sécurité routière, vous ne devez pas négliger de contrôler

- a) l'éclairage (n'oubliez pas les feux de stop)
- b) les indicateurs de direction
- c) l'avertisseur

Appliquez vous à tenir votre voiture en bonne condition. Elle doit être lavée et polie régulièrement. Brossez ou passez l'aspirateur quand le besoin s'en fait sentir. Tenez aussi votre voiture propre et en ordre en dessous le capot du moteur, ceci facilite le service en même temps que cela vous donne la possibilité de trouver et de réparer les défauts plus rapidement et facilement. Si vous suivez nos conseils, vous vous apercevrez certainement que c'est très agréable d'avoir une voiture bien entretenue, pour ne pas parler de la bonne impression que vos amis et connaissances auront.

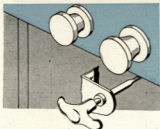
SCHEMA D'ENTRETIEN DE VOTRE AMAZON

OPÉRATIONS	Tous les 5000 km	Tous les 10.000 km	Voir page
MOTEUR			
1. Echange de la cartouche du filtre à huile	• 1)	•	28
2. Nettoyage du filtre du reniflard		•	
3. Nettoyage du filtre à carburant	•		
4. Réglage du ralenti	•		
5. Nettoyage du filtre à air	•		
6. Décalaminage			47
7. Contrôle du jeu des soupapes ..	•		
8. Contrôle du système de refroidissement			48
9. Contrôle de la courroie de ventilateur		•	
EMBRAYAGE			
10. Contrôle du niveau du fluide hydraulique	•		
TRAIN AVANT			
11. Contrôle de l'alignement des roues		•	52
FREINS			
12. Contrôle du frein à main		•	
13. Contrôle du niveau d'huile des freins	•		
SYSTÈME ÉLECTRIQUE			
14. Contrôle du réglage des phares		•	61
15. Contrôle des bougies	•		
16. Echange des bougies			62
CARROSSERIE			
17. Polissage et simonizage			64
18. Nettoyage de la garniture et des tapis			65, 67
GRAISSAGE			
19. Moteur	•		
20. Boîte de vitesses	•		68
21. Pont arrière	•		69
22. Boîtier de direction	•		
23. Châssis	•	•	69
24. Carrosserie		•	

1) Seulement après les premiers 5000 km.

Moteur

Le capot du moteur ne peut être ouvert que de l'intérieur de la voiture, ceci afin d'empêcher aux intrus l'accès à la chambre du moteur. Le capot s'ouvre en tirant sur la commande tout à fait à gauche (à droite sur les voitures à conduite à droite) sous le tableau de bord. Un crochet de sécurité, placé dans la partie avant du capot continu cependant à retenir celui-ci dans sa position basse. Lorsque ce crochet a été délogé, le capot peut être ouvert entièrement. Lorsque vous refermez le capot, assurez vous qu'il est verrouillé convenablement.



Filtere à huile (1)

L'Amazon est équipée d'un filtre à huile à écoulement complet, c'est à dire que toute l'huile traverse le filtre pendant la circulation. Les impuretés de l'huile s'y rassemblent, lesquelles petit à petit bouchent la cartouche. Celle-ci doit donc être changée régulièrement, ce qui devra être fait par un atelier. La cartouche du filtre devra être changée sur un moteur neuf ou rénové la première fois après 5000 km de conduite, la deuxième fois après un kilométrage total de 10.000 km et ensuite tous les 10.000 km, c'est à dire une fois sur deux échanges d'huile. Lors de l'échange de la cartouche, procédez de la façon suivante:



1. Nettoyez tout autour du filtre, de façon à ce qu'aucune saleté ne s'introduise dans le système de graissage au démontage.

2. Dévissez la vis centrale, recueillez l'huile qui s'écoule et enlevez le filtre.
3. Jetez la vieille cartouche et nettoyez la cuve au pétrole.
4. Montez une nouvelle cartouche et un joint neuf ainsi que le filtre. Assurez vous que le filtre s'applique convenablement dans la gorge réservée à cet effet sur le bloc-cylindres. La vis central doit être serrée à la clé dynamométrique (2 kgm).
5. Si la cartouche n'est pas changée en même temps qu'une vidange du moteur, remplir de 0,75 litre d'huile.
6. Démarrez le moteur et contrôlez à ce qu'il n'y ait aucune fuite d'huile aux alentours du filtre.

Attention! Il est de grande importance à ce que vous employez le filtre d'origine Volvo, en d'autres cas la circulation de l'huile pourrait être insuffisante.

Reniflard (2)

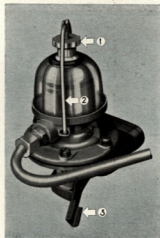
Le bouchon de remplissage d'huile est pourvu d'un filtre (reniflard) pour la ventilation du carter. L'air admis est purifié dans ce filtre, qui régulièrement doit être nettoyé à l'essence, environ tous les 10.000 km. Pour le nettoyage, dévissez les trois vis autour du couvercle et enlevez la partie supérieure. Sortez l'élément filtrant et lavez le tout à l'essence.



Filtre à carburant (3)

Pour éviter à ce que du carburant impur soit refoulé dans le carburateur, vous devez consacrer une grande attention au filtre à carburant.

Du fait de l'emplacement propice du filtre, son nettoyage n'offre aucune difficulté. Tous les 5000 km ce filtre doit être nettoyé. Desserrez d'abord l'écrou (1) et déplacez la bride (2) sur le côté. Enlevez et nettoyez le globe et le tamis. Nettoyez aussi la partie supérieure de la pompe où le joint repose. Soyez prudent de sorte qu'aucune saleté



ne rentre dans les canalisations. Au remontage du filtre, assurez-vous que l'étanchéité du joint est parfaite. Pompez ensuite le carburant avec la poignée (3).

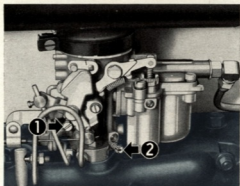
Carburateur (B 16 A)

De la pompe, le carburant arrive au carburateur. Celui-ci contient, en plus du flotteur, des gicleurs fixes pour la répartition du carburant ainsi qu'une pompe d'accélération.

Lorsque vous avez pris possession de votre Amazon, le carburateur était correctement réglé. Mais au bout d'un certain temps certains petits réglages doivent être effectués, pour lesquels vous avez seulement besoin que d'un tournevis.

Réglage du ralenti (4)

Ce réglage doit être effectué quand le besoin s'en fait sentir ou tous les 5000 km en même temps que le réglage des soupapes. Si vous remarquez que le moteur veut facilement s'arrêter au ralenti, ou s'il tourne trop vite, le réglage du régime de ralenti peut être fait à l'aide de la vis (1), laquelle agit sur le papillon des gaz dans le carburateur. Si vous trouvez que le moteur tourne d'une façon inégale au ralenti, il se peut que le mélange de l'air et du carburant ne soit pas correct. Ceci se règle à l'aide de la vis (2). Serrez cette vis jusqu'à ce que le moteur soit sur le point de s'arrêter, ensuite desserrez lentement jus-



qu'à ce que la marche du moteur soit devenue régulière. Plus vous serrez la vis, plus le mélange devient pauvre. Si le ralenti rapide (voir page 20) ne fonctionnait pas convenablement, vous devez faire contrôler et éventuellement régler ce dispositif.

Pour rendre plus riche le mélange air/carburant lors d'une pression rapide de la pédale des gaz, le carburateur est muni d'une pompe d'accélération. La course de la pompe est déterminée par une rondelle munie d'une came, qui peut être réglée pour une courte ou longue course de pompe. Le réglage normal est une course courte, mais si vous désirez augmenter la capacité d'accélération, le réglage peut être fait pour une course longue. Il en résulte cependant une consommation augmentée de carburant.

Filtre à air (5) (Moteur B 16 A)

Ce filtre est une combinaison de filtre à air et de silencieux contre les bruits d'aspiration. L'efficacité de ce filtre diminue petit à petit, surtout si vous conduisez beaucoup sur des routes poussiéreuses.

Ce filtre doit être nettoyé régulièrement, plutôt trop souvent que trop rarement, mais au moins tous les 5000 km. Ce n'est pas un grand travail d'augmenter l'efficacité du filtre à air par le nettoyage.

Vous n'avez même pas besoin d'enlever le corps du filtre de sur le moteur — seulement dévisser l'écrou sur le côté et sortir le filtre. Lavez le dans l'essence, laissez le sécher et trempez le ensuite dans de l'huile de moteur qui devra égoutter avant le remontage. Toute cette opération n'exige pas plus d'un quart d'heure et ce temps est bien employé. Sur demande et moyennant un supplément vous pouvez obtenir votre voiture équipée avec un filtre du type à bain d'huile.



Carburateurs (Moteur B 16 B)

Le réglage correct des carburateurs est d'une importance capitale pour que le moteur fonctionne effectivement et économiquement. Etant donné que le moteur B 16 B est muni de double carburateurs d'un type pas tout à fait commun, nous donnons ici une description détaillée de la construction et du fonctionnement de ces carburateurs.

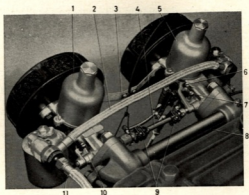


Fig. 1. Dispositif de carburateurs.

- | | |
|---|---|
| 1. Carburateur avant | 7. Vis de réglage de ralenti |
| 2. Canalisations de carburant | 8. Tuyau de compensation |
| 3. Support de commande | 9. Accouplements |
| 4. Axe pour l'accouplement des carburateurs | 10. Vis de réglage de ralenti |
| 5. Carburateur arrière | 11. Canalisations de carburant venant de la pompe |
| 6. Vis de réglage pour ralenti rapide | |

Le moteur B 16 B est équipé de deux carburateurs SU accouplés, du type horizontal. Le carburateur arrière est muni d'un dispositif de ralenti rapide, dont les impulsions sont retransmises au carburateur avant par l'intermédiaire d'un axe commun.

Entre les tuyaux d'admission il y a un tuyau de compensation de pression. Le carburateur a seulement un gicleur. La traversée du carburant est réglée par une aiguille conique, qui est guidée par un piston placé dans le carburateur lequel est actionné par la dépression dans la buse. Il n'y a pas de starter à proprement dit. Celui-ci est remplacé par un dispositif de démarrage à froid qui donne un mélange plus riche en carburant lors du démarrage à froid.

La composition du carburateur peut convenablement être divisée comme suit: système du flotteur, fonctionnement, dispositif de démarrage à froid, dispositif de ralenti rapide et ralenti.

Système du flotteur

Le système du flotteur proportionne l'afflux du carburant de façon à ce que le niveau exact de ce dernier soit obtenu dans le carburateur.

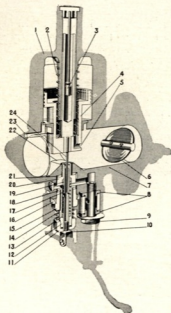


Fig. 2. Carburateur, position de fonctionnement.

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1. Chambre de dépression | 13. Bague d'étanchéité avec rondelle |
| 2. Ressort | 14. Ressort |
| 3. Piston amortisseur | 15. Ecras arrêtoir |
| 4. Piston dans la chambre de dépression | 16. Bague d'étanchéité avec joint |
| 5. Canal | 17. Ressort |
| 6. Papillon des gaz | 18. Rondelle |
| 7. Corps de carburateur | 19. Bague d'étanchéité avec rondelle |
| 8. Joints en caoutchouc | 20. Douille supérieure de gicleur |
| 9. Vis pour carter de flotteur | 21. Rondelle |
| 10. Gicleur | 22. Pont |
| 11. Ecras de réglage | 23. Canal |
| 12. Douille inférieure de gicleur | 24. Aiguille à carburant |

Fonctionnement

La quantité du mélange carburant/air, qui arrive au moteur, est réglée à l'aide du papillon des gaz (6, fig. 2) dans le corps de carburateur (7), lequel est formé comme un canal mais sert aussi de carcasse aux différentes parties du carburateur.

A côté du gicleur (10), placé par en dessous, le canal a une surface de traversée plus petite à cause d'un renflement ici formé et dénommé pont (22) ainsi qu'à cause du piston (4) placé au dessus du pont. Lors de son passage à cet étranglement, la vitesse de l'air traversant sera augmentée, au moyen de quoi le carburant sera aspiré plus facilement. En face du pont, sur la partie supérieure du carburateur, se trouve une chambre de dépression (1) dans laquelle un piston (4) est placé. Dans la partie inférieure du piston est fixée une aiguille à carburant (24).

Le piston est guidé par une fusée placée centralement coulissant dans une buselure montée dans la partie centrale de la chambre de dépression. La partie supérieure du piston est ajustée avec précision dans la chambre de dépression. La partie inférieure fait fonction de papillon et diminue la surface du canal d'air, au dessus du gicleur, au fur et à mesure que le piston est poussé vers le bas. Le piston, sous l'influence de son propre poids et d'un ressort (2), a toujours tendance à se placer à sa position basse. A cette position, le piston, auquel est fixé un goujon, repose sur ce dernier contre le pont.

Du fait que pendant la marche l'ouverture du papillon des gaz augmente, la dépression dans la chambre, entre le pont et le papillon, devient plus forte. Etant donné que l'espace au dessus du piston se trouve, par l'intermédiaire de deux petits canaux (5), en relation avec la chambre précitée, le piston viendra à être relevé. L'espace en dessous de la partie supérieure du piston se trouve, via deux canaux (23) et le filtre à air, en relation avec l'air de l'extérieur.

Lorsque le piston se lève, la section transversale, au dessus du gicleur, augmente et une quantité d'air plus grande peut ainsi passer. Vu que l'aiguille à carburant est fixée au piston, celle-ci sera donc entraînée vers le haut et l'ouverture effective entre l'aiguille et le gicleur devient plus grande. En conséquence, une quantité de carburant répondante à la quantité d'air augmentée sera donc aspirée. La quantité de carburant est déterminée d'une part par la position du piston (aiguille à carburant), d'autre part par la vitesse de l'air traversant.

Le carburant, de l'espace dans le corps de carburateur vers le raccord du carter de flotteur, est transmis au gicleur à travers un trou dans la paroi de celui-ci.

La position du piston est stable pour chaque passage d'air traversant le carburateur. Le volume de cet air est déterminé par le régime et la charge du moteur, qui sont réglés par l'ouverture du papillon des gaz.

Afin que le piston ne se balance pas ou ne se déplace pas trop rapidement, il y a un dispositif d'amortissage dans le trou de la fusée-guide du piston. Le dispositif est constitué par un piston amortisseur (3) adhérent à la tige fixée au dessus. Dans la fusée-guide il y a une petite quantité d'huile de moteur fine. La puissance freinée, qui est occa-

sionnée par le dispositif d'amortissage, empêche que le moteur s'arrête à cause d'un mélange air/carburant trop maigre lorsque la pédale d'accélérateur est appuyée trop rapidement.

En face du papillon des gaz (carburateur arrière) se trouve un raccord pour un tuyau destiné au régulateur à dépression du distributeur.

Dispositif de démarrage à froid

Afin d'enrichir le mélange air/carburant lors du démarrage du moteur froid, le carburateur possède un dispositif qui abaisse le gicleur. Lorsque le gicleur est abaissé et étant donné que l'aiguille à carburant est conique, le carburant obtient une plus grande surface de passage. Le carburateur n'est pas équipé de papillon de starter.

Lors du démarrage du moteur froid, l'extrémité extérieure du levier (25, fig. 3) est tirée vers le haut à l'aide d'une commande. Le mouvement est retransmis par l'intermédiaire du bras (26) de façon que le gicleur, qui est accouplé à l'extrémité intérieure du levier, soit tiré vers le bas. La course du mouvement est limitée par un cran sur le levier et le retour à la position normale est obtenu par un ressort (27) lorsque la commande est repoussée.

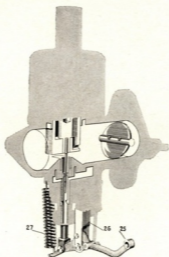


Fig. 3. Carburateur, dispositif de démarrage à froid.

25. Levier

26. Bras

27. Ressort

Ralenti rapide

Le dispositif de ralenti rapide provoque, lors de son enclenchement, une ouverture plus grande du papillon des gaz que lors du ralenti normal. Il est employé pendant la période de réchauffage du moteur afin d'obtenir un régime de ralenti sensiblement plus élevé. Voir figure 4.

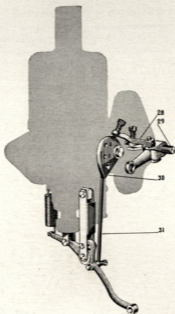


Fig. 4. Carburateur, dispositif de ralenti rapide.

28. Levier pour papillon des gaz

30. Plaque formant came

29. Axe du papillon

31. Tige

Lorsqu'on tire la commande sur le tableau de bord, le ralenti rapide entre d'abord en fonction. Si l'on continue à tirer, on ressent une résistance augmentée, laquelle est résultée par la mise en fonction (abaissement) des gicleurs.

Le dispositif comprend une tige (31) reliée au levier inférieur. Cette tige actionne une plaque en forme de came (30), fixée au corps du carburateur. Lors de l'enclenchement une vis de réglage repose sur cette

plaque. Cette vis est fixé au levier (28) du papillon des gaz. Lorsque l'extrémité extérieure du levier inférieur se lève, la plaque en forme de came tourne, de quoi il s'en suit que le papillon des gaz s'ouvre un peu. (Du fait du grand jeu existant dans le trou du levier vers le bras, l'extrémité du levier peut être un peu levée avant qu'il agisse sur le gicleur).

La plaque en forme de came est percée de trois trous pour permettre différentes positions à la tige (31). Normalement, la tige doit être placée dans le trou marqué 2.

Ralenti

Lorsque le moteur tourne au ralenti, le piston du carburateur se trouve à sa position basse et repose sur un goujon contre le pont à côté du gicleur. L'étroite ouverture, qui reste entre le pont et le piston, permet le passage de la quantité d'air nécessaire pour le ralenti.

La quantité de carburant, qui est nécessaire lors du ralenti, est très

1. Ecroû pour piston amortisseur
2. Chambre de dépression
3. Cloche du carter de flotteur
4. Vis de réglage pour ralenti rapide
5. Vis de réglage pour ralenti
6. Plaque formant came
7. Axe du papillon
8. Levier pour commande des gaz
9. Tige
10. Bras

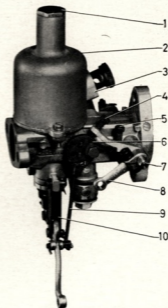


Fig. 5. Carburateur arrière vu du côté des organes de réglage.

minime et l'aiguille conique obstrue presque complètement l'ouverture du gicleur.

La proportion entre le carburant et l'air doit être réglée au ralenti pour tous les régimes.

Le gicleur est pressé vers le haut par le ressort (10, fig. 6) pour le levier, de façon à ce que la partie inférieure du gicleur repose contre l'écrou réglable (8), lequel est arrêté à sa position par le ressort (6). A l'aide de cet écrou et étant donné que l'aiguille à carburant est conique que la quantité de carburant passante peut être réglée.

Instructions de réglage de carburateur

La fusée-guide creuse pour le piston de la chambre de dépression est remplie d'huile et fait fonction d'amortisseur en collaboration du piston amortisseur (3, fig. 2). Le remplissage de l'huile doit être effectué régulièrement, par exemple à chaque vidange d'huile du moteur. Pour ceci, dévissez l'écrou sur le haut de la chambre à dépression, enlever cet écrou ainsi que le piston amortisseur et remplissez d'huile par le trou. Emplissez seulement la fusée de centre et non la partie au dessus de celle-ci. Employez de l'huile de moteur fine (SAE 5 W).

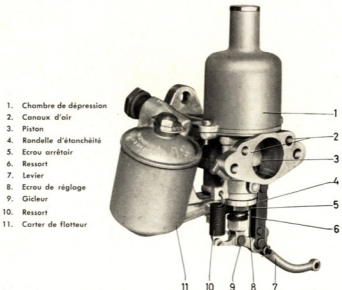


Fig. 6. Carburateur arrière vu du côté du carter de flotteur.

Démontage

1. Nettoyez l'extérieur du carburateur à l'aide d'air comprimé.
2. Desserrez et enlevez les filtres à air ainsi que le support de commandes et les commandes qui se trouvent entre les filtres.
3. Dévissez les raccords des tuyaux de carburant et de dépression (au distributeur).
4. Desserrez les écrous des accouplements de l'axe entre les carburateurs. Repoussez les accouplements sur l'axe. Détachez la commande des gaz. Démontez les carburateurs.

Désassemblage et nettoyage

a) Carter de flotteur

1. Démontez le carter de flotteur du corps de carburateur.
2. Dévissez l'écrou du couvercle du carter de flotteur. Enlevez le couvercle et sortez le flotteur. Voir figure 7.
3. Enlevez le levier de flotteur en sortant la goupille sur laquelle il est fixé.
4. Démontez le pointeau dans le couvercle ainsi que le goujon percé et le tamis.

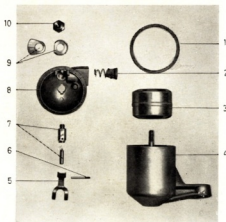


Fig. 7. Carter de flotteur désassemblé.

- | | | |
|-----------------------|-------------|------------------------------------|
| 1. Joint | 5. Levier | 8. Couvercle de carter de flotteur |
| 2. Tamis avec ressort | 6. Goupille | 9. Rondelles |
| 3. Flotteur | 7. Pointeau | 10. Ecrou |
| 4. Carter de flotteur | | |

b) Dispositif du gicleur

1. Enlevez le ressort de retour du levier de gicleur et la tige entre le levier et la plaque formant came.
2. Enlevez la goupille de la tête du gicleur et la goupille supérieure du bras et ensuite le levier. Voir figure 8.
3. Démontez l'écrou arrêteur et enlevez les douilles de gicleur avec les ressorts et les rondelles d'étanchéité. Sortez le gicleur. Dévissez l'écrou de réglage et enlevez son ressort.

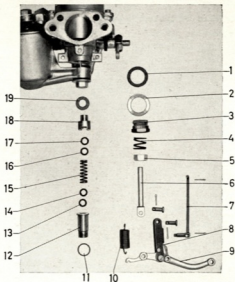


Fig. 8. Dispositif de gicleur désassemblé.

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| 1. Joint | 11. Rondelle |
| 2. Rondelle d'étanchéité | 12. Douille inférieure de gicleur |
| 3. Ecrou arrêteur | 13. Bague d'étanchéité |
| 4. Ressort | 14. Rondelle |
| 5. Ecrou de réglage | 15. Ressort |
| 6. Gicleur | 16. Rondelle |
| 7. Tige | 17. Bague d'étanchéité |
| 8. Bras | 18. Douille supérieure de gicleur |
| 9. Levier | 19. Rondelle |
| 10. Ressort | |

c) Chambre de dépression avec piston et aiguille à carburant

La chambre de dépression et le piston son ajustés l'un à l'autre comme une unité et si l'échange d'une de ces pièces est nécessaire, les deux doivent être changées. La chambre de dépression ne doit pas non plus être tournée d'un demi tour mais doit être montée dans une et même position. Faites un repère sur ces pièces lorsque vous les démontez des carburateurs.

1. Démontez l'amortisseur (1, fig. 9) de la chambre de dépression.
2. Dévissez les deux vis de la chambre de dépression et enlevez celle-ci.
3. Soulevez le ressort et le piston. Soyez prudent de façon à ne pas tordre l'aiguille.
4. Dévissez l'écrou arrêtoir de l'aiguille à carburant et sortez celle-ci.

d) Nettoyage

Après le désassemblage, nettoyez toutes les pièces dans du pétrole et séchez les à l'aide d'air comprimé.

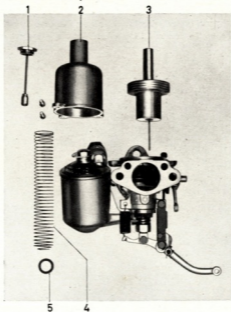


Fig. 9. Chambre de dépression désassemblée.

- | | | |
|-----------------------|--------------------------|-----------|
| 1. Piston amortisseur | 2. Chambre de dépression | 3. Piston |
| 4. Ressort | 5. Rondelle | |

Assemblage et montage

L'assemblage ainsi que le montage sur le moteur s'effectuent en ordre contraire que le désassemblage et le démontage.

Assurez-vous avant le réassemblage que les joints et les rondelle d'étanchéité sont en parfait état. Vérifiez que les autres pièces en général sont aussi en parfait état et non usées.

La chambre à dépression et le piston ne doivent pas être limés ou polis à la toile émeri de sorte que le caractère de l'ajustage soit modifié vu que celui-ci est adapté pour une fonction correcte du carburateur. Les éventuelles petites irrégularités peuvent cependant être gratées prudemment.

Lors de la fixation de l'aiguille dans le piston, il est très important à ce qu'elle reçoive sa position correcte en profondeur. Voir ci-après sous la rubrique "Echange de l'aiguille à carburant". Le piston dans la chambre à dépression est muni d'une gorge, dans laquelle s'introduit un guide placé dans le corps de carburateur. Graissez légèrement la fusée du piston avec de l'huile de moteur fine avant l'assemblage.

Lors du montage du gicleur, celui-ci doit être centré avant le blocage. Autrement, l'aiguille pourrait être coincée et dans des cas malheureux être détériorée. Voir ci-après "Centrage du gicleur".

Emplissez d'huile (huile de moteur SAE 5 W) dans les cylindres amortisseurs après montage du carburateur.

Vérifiez lors du montage des filtres à air à ce que ceux-ci ainsi que leurs joints soient tournés correctement. Les canaux d'air (2, fig. 6) ne doivent pas être bouchés.

Contrôle du niveau de carburant

Le niveau de carburant peut être contrôlé indirectement après avoir démonté le couvercle du carter de flotteur.

1. Desserrez le tuyau de carburant et démontez le couvercle du carter de flotteur.
2. Retournez le couvercle du carter de flotteur.
3. Mesurez la distance entre le couvercle et le levier en introduisant une broche de 11 mm de diamètre selon la figure 10. Le levier du pointeau doit donc tout juste reposer contre la broche, lorsque le pointeau est fermé.
4. Si nécessaire, courbez le levier juste vers la partie où il prend la forme de fourche de façon à obtenir la dimension dont il est question au point 3.

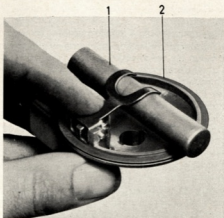


Fig. 10. Contrôle du niveau de carburant.

1. Broche (11 mm de diamètre)

2. Couvercle de carter de flotteur

Echange de l'aiguille à carburant

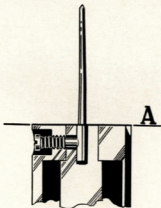


Fig. 11. Fixation de l'aiguille à carburant.

A = ligne de fixation

1. Démontez la chambre de dépression avec le piston et l'aiguille à carburant.
2. Dévissez les écrous de l'aiguille à carburant et sortez cette dernière.
3. Montez la nouvelle aiguille. Contrôlez à ce qu'elle soit marquée correctement selon les spécifications. Placez l'aiguille dans le piston de façon aussi exacte que seulement la partie conique de travail soit en dehors. Voir figure 11. Serrez l'écrou arrêtoir.
4. Montez les pièces dans le carburateur. Contrôlez ensuite que le piston coulisse facilement de haut en bas et vice versa. Le piston peut être levé un peu à l'aide de la cheville sur le côté de l'entrée d'air sans que le filtre à air soit démonté. Lorsque la cheville est relâchée, le piston doit venir frapper contre le pont avec un bruit caractéristique.

Echange du gicleur

1. Démontez le gicleur. L'écrou de réglage n'a cependant pas besoin d'être enlevé. Si le carburateur est monté sur le moteur, le tirant vers le levier du gicleur doit d'abord être détaché.
2. Montez le nouveau gicleur dans la douille inférieure et après, la bague d'étanchéité inférieure avec la rondelle, le ressort, la bague d'étanchéité supérieure avec la rondelle ainsi que la douille supérieure et la rondelle de cuivre.

Les rondelles pour les bagues d'étanchéité supérieure et inférieure doivent reposer contre le ressort.

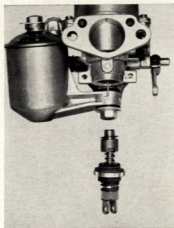


Fig. 12. Dispositif de gicleur assemblé.

3. Placez le gicleur avec les pièces montées conjointement dans le corps de carburateur, voir figure 12. Vissez l'écrou arrêtoir légèrement. Centrez le gicleur selon les instructions du paragraphe suivant et montez ensuite le levier et les autres pièces qui ont été démontées.

Centrage du gicleur

Pour que le carburateur fonctionne parfaitement, il est très important que l'aiguille à carburant puisse coulisser dans le gicleur sans être coincée contre les parois de celui-ci. Pour cela, un assemblage (centrage) minutieux du gicleur par rapport à l'aiguille à carburant est nécessaire.

Les douilles du gicleur sont fixées avec un assez grand jeu radial, lequel rend possible un déplacement radial de celles-ci.

Le gicleur doit, lors du montage toujours être centré avant le serrage définitif et en général si il est plus ou moins bien centré.

1. Vissez l'écrou de réglage (8, fig. 6) le plus possible contre le corps de carter.
2. Assurez vous que l'écrou arrêtoir (5) est débloqué. Dans le cas contraire, débloquez le.
3. Vérifiez que le gicleur soit à sa position haute, c'est à dire que la tête du gicleur soit en contact avec l'écrou de réglage et que le piston avec l'aiguille soient à leur position basse.
4. Centrez le gicleur en tournant prudemment la douille inférieure. Ne vissez cependant pas l'écrou de réglage vers le bas. La douille de gicleur peut éventuellement avoir besoin d'être déplacée en frappant légèrement contre l'écrou de réglage.
5. Levez le piston et l'aiguille. Lorsque le piston est lâché, il doit de lui-même retomber contre le pont avec un bruit perceptible; ceci bien entendu si le gicleur est centré correctement et si le piston coulisse facilement.
6. Bloquez l'écrou arrêtoir. Contrôlez une fois de plus la mobilité du piston selon le point 5.

Réglage du ralenti et accouplement des carburateurs

Le réglage du ralenti s'effectue d'une part par les vis (7 et 10, fig. 1) sur les axes de papillons, au moyen de quoi le régime est réglé; d'autre part en tournant les écrous de réglage vers les têtes des gicleurs, au moyen de quoi le rapport du mélange est modifié. Lorsque les écrous sont vissés vers le bas on obtient un mélange air/carburant plus riche. Si l'on visse les écrous vers le haut le mélange devient plus pauvre. Le rapport du mélange se règle au ralenti pour tous les régimes.

Lorsque l'on a obtenu un ralenti correct et que le débit des deux carburateurs est aussi égal que possible, les carburateurs pourront être accouplés ensemble. Le réglage avant l'accouplement doit être effectué minutieusement pour que la meilleure puissance du moteur puisse être obtenue.

1. Faites tourner le moteur à sa température de travail. Si les gicleurs ne sont pas réglés, un réglage grossier peut être effectué en vissant d'abord les écrous de réglage à la position haute et ensuite en les dévissant d'un tour vers le bas.
2. Dégagez un des accouplements (9, fig. 1) sur l'axe entre les carburateurs. Vérifiez que le gicleur des deux carburateurs pressent contre les écrous de réglage ainsi que la vis (6) pour le ralenti rapide ne soit pas en contact avec la plaque formant came.
3. Réglez les deux papillons des gaz pareillement en dévissant les vis de réglage (7 et 10) et en les resserrant à nouveau jusqu'au moment où elles prennent juste contact avec le talon de stop. Dévissez ensuite chaque vis exactement d'un tour.
4. Démarrez le moteur. Contrôlez que les papillons des gaz soient ouverts autant l'un que l'autre en écoutant le bruit à l'aide d'un tuyau en caoutchouc qui sera appliqué contre des points de contact situé à la même place sur les filtres à air. Réglez les vis de ralenti de façon que le bruit d'aspiration se fasse entendre aussi fort sur les deux carburateurs.
5. Réglez les gicleurs, à l'aide des écrous de réglage, de telle façon que le régime de ralenti devienne aussi haut que possible avec une ouverture de papillon inchangée. Les carburateurs doivent être réglés l'un après l'autre. Vissez d'abord les écrous de réglage vers le haut (mélange plus pauvre) jusqu'au moment où une marche irrégulière soit obtenue. Vissez ensuite dans le sens inverse autant que nécessaire pour obtenir la meilleure marche. Si le régime devient trop haut, il peut être diminué en dévissant les vis de ralenti sur les leviers des axes de papillons. Contrôlez ensuite, une fois de plus, que le bruit d'aspiration est aussi fort sur les deux carburateurs.
6. Contrôlez que le mélange air/carburant est correct sur les deux carburateurs en levant un peu, mais pareillement, leur piston respectif à l'aide de la cheville sur le côté de l'entrée d'air. Ecoutez le bruit du moteur et levez d'abord un des pistons, ensuite le second. Si le mélange est correct, la marche du moteur devient irrégulière aussi bien lors du levage d'un piston que de l'autre.
7. Accouplez les carburateurs en serrant les accouplements sur l'axe. Réglez la vis du ralenti rapide. Vissez la de telle façon qu'elle prenne contact avec la plaque formant came. Dévissez la ensuite

d'un tour, ce qui permet d'obtenir un certain jeu. Contrôlez, une fois de plus, que le débit est pareille dans les deux carburateurs. Voir point 4.

Ralenti rapide et réglage

Le dispositif de ralenti rapide (fig. 4) peut, à l'aide de la vis de réglage contre la plaque formant came, être réglé différemment pour satisfaire aux différents désirs.

Lorsque la commande est entièrement repoussée, la vis de réglage doit normalement avoir un jeu correspondant à environ un tour. Le collier de serrage à l'extrémité du câble de commande doit être fixé de façon que la commande sur le tableau de bord ne soit pas obligée d'être tirée plus qu'environ 10 mm (course du ralenti rapide) avant que les gicleurs commencent à s'abaisser, ce qui se ressent comme une augmentation de résistance à la commande.

Lorsque la commande est tirée complètement, les extrémités des longs leviers doivent être relevées de telle façon que les gicleurs s'abaissent complètement, c'est à dire que les leviers doivent reposer sur le stop des bras. Vérifiez à ce que les deux leviers soient, par l'intermédiaire du câble courbé, actionnés pareillement de façon à ce que les gicleurs commencent à s'abaisser en même temps.

Filtres à air (B 16 B)

Le nettoyage des filtres à air est en général suffisant tous les 5000 km. Ils doivent être nettoyés à l'essence et trempés dans de l'huile de moteur fine, qui doit être égouttée avant que les filtres ne soient remontés. Contrôlez, lors du remontage, que le joint entre le filtre et le carburateur soit monté correctement.

Décalaminage (6)

Il est convenable que le moteur soit décalaminé régulièrement. Le besoin de décalaminage varie beaucoup avec le genre de conduite. Nous recommandons comme période normale de conduite entre les décalaminages environ 40.000 km. Spécialement les voitures qui sont soumises à une conduite facile doivent être décalaminées à intervalles relativement courts.

Jeu des soupapes (7)

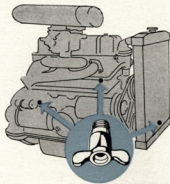
Le jeu des soupapes doit être contrôlé tous les 5000 km. Un jeu trop petit ou trop grand diminue la puissance du moteur. Un jeu trop petit peut en plus facilement occasionner un brulage de soupapes.

Le jeu des soupapes d'admission doit être de 0,40 mm et celui des soupapes d'échappement 0,45 mm. Ce jeu doit être mesuré lorsque le moteur est chaud. Une plaque fixée sur le moteur renseigne aussi de ces valeurs.

Système de refroidissement (8)

Le système de refroidissement est équipé d'un bouchon de surpression de façon à augmenter le point d'ébullition du liquide. Soyez donc très prudent lorsque vous ouvrez le radiateur, spécialement si l'eau, pour une raison quelconque, bout. Le bouchon a deux positions — une pour diminuer la pression du système, la deuxième pour enlever le bouchon pour le remplissage de l'eau. Ne remplissez jamais le radiateur d'eau froide lorsque le moteur est chaud — le brusque changement de température peut occasionner des fêlures sur le moteur.

Pour la vidange du système il existe trois robinets de vidange — un sur le côté droit du moteur, un sur la canalisation entre la pompe à eau et la chaufferette et un sur la partie inférieure du radiateur (voir figure).



Robinets de vidange du système de refroidissement.

Pour fonctionner effectivement, le système de refroidissement doit être propre — tous les canaux du moteur et du radiateur doivent être exempts de tartre et d'impuretés. Cette tartre se forme par les sels qui sont contenus dans l'eau ordinaire.

Afin de maintenir le système propre et en conséquence éviter l'ébullition, vous devez:

- a) employer de l'eau propre (de préférence de l'eau de pluie) additionnée d'un produit anti-rouille,
- b) en même temps que le remplissage et la vidange du produit antigel à l'automne et au printemps: rincer le système soigneusement avec de l'eau, de la vapeur sous pression d'environ 1 kg/cm^2 ou avec une solution convenable saturée de carbonate de soude. Une recette pour la dernière méthode précitée est donnée ci-dessous:

Mélangez environ 300 grammes d'acide oxalique à l'eau de refroidissement et laissez tourner le moteur environ 1 heure (lors d'un bouchage très prononcé 2 à 3 heures). Videz ensuite le système en observant que l'acide oxalique ronge les vêtements etc. Remplissez à nouveau d'eau et laissez tourner le moteur à nouveau pendant environ 10 minutes. De cette façon, rincez le système 3 fois. Après avoir mélangé environ 50 grammes de carbonate de sodium, procédez de la même manière qu'après le mélange de l'acide oxalique, c'est à dire vidange et rinçage à 3 reprises.

Produits antigel

Pendant la période de froid l'eau doit être mélangée d'un produit antigel. Les produits antigel les plus courants sont l'alcool à bruler et l'éthylène/glycol. L'alcool à bruler a l'inconvénient de s'évaporer rapidement à une température normale du moteur et nécessite un contrôle et remplissage très fréquents. L'éthylène/glycol qui n'a pas cet inconvénient est donc à recommander comme antigel.

Il est à remarquer que l'éthylène/glycol pur agit d'une manière très corrosive sur le système de refroidissement. C'est la raison pour laquelle les produits antigel que l'on peut se procurer dans le commerce sont



additionnés d'un produit anticorrosif. Pour des raisons chimiques, ces produits ne peuvent cependant être mélangés en plus grande quantité que celle exigée pour une saison hivernale, ils peuvent même être consommés plus rapidement — c'est le cas si par exemple des limons, de la rouille ou des produits de rinçage se trouvent encore dans un système de refroidissement mal nettoyé.

Vous devez donc avant de remplir de produit antigel nettoyer tout le système de refroidissement et contrôler les tuyaux ainsi que les raccords et réparer les fuites éventuelles. Ensuite, vous pourrez verser un mélange d'eau et d'éthylène/glycol. Le tableau de la page 74 vous renseigne de la quantité nécessaire d'éthylène/glycol.

Après la saison hivernale, vidangez tout le système de refroidissement et rincez soigneusement.

Attention! Pour qu'une solution d'éthylène/glycol puisse être employée plus d'une saison hivernale, des produits anticorrosifs doivent y être ajoutés. Étant donné qu'il est difficile de pouvoir déterminer la quantité convenable de ceux-ci, nous déconseillons de se servir de la même solution plus d'une saison. Lorsque vous remplissez la solution d'éthylène/glycol, évitez de renverser sur la peinture, qui dans ce cas pourrait être endommagée.

Courroie de ventilateur (9)

Environ tous les 10.000 km vous devez faire contrôler la courroie de ventilateur et éventuellement régler sa tension. Par suite d'usure ou si



elle a été imprégnée de graisse ou d'huile, la courroie peut commencer à patiner et de ce fait occasionner un mauvais refroidissement et diminuer le débit de la génératrice. Vous pouvez facilement contrôler la tension en tirant, dans le sens de la rotation, la pointe d'une pale du ventilateur. Une résistance marquante doit être ressentie (force de traction 5,5—6,5 kg) avant que la courroie commence à patiner. Une façon plus simple mais aussi plus provisoire consiste à appuyer la courroie avec le pouce au milieu de la génératrice et du ventilateur. La courroie, avec pression normale du pouce, doit pouvoir être incurvée de 3—4 mm.

Embrayage (10)

Sur l'Amazon la pédale d'embrayage agit hydrauliquement sur l'embrayage. De cette façon les vibrations du moteur, qui autrement sont transmises par une commande mécanique sont donc éliminées. Le fluide hydraulique du système de l'embrayage est le même que celui du système de freinage (voir ci-après). Le réservoir est le plus petit des deux qui se trouve vers la colonne de direction (voir figure) sous le capot du moteur. L'emplacement du réservoir rend facile le contrôle du niveau qui doit atteindre la marque niveau. C'est suffisant si vous faites ce contrôle tous les 5000 km.



Si éventuellement l'embrayage avait besoin d'être réglé — adressez vous à votre agent Volvo.

Train avant (11)

Afin que vous puissiez conduire rapidement et sûrement et ne pas user les pneus avant anormalement, il est de grande importance que l'alignement du train avant soit correct. Pour cela, vous devez faire contrôler et éventuellement régler cet alignement tous les 10.000 km par votre agent Volvo. Les ateliers reconnus par Volvo sont équipés d'appareils spéciaux et peuvent de ce fait contrôler l'alignement rapidement et parfaitement.



Freins

Système de freinage

Ce système est la partie la plus importante de votre Amazon. Pour raison de sécurité il est très important de maintenir le système de freinage en bonne condition. Il y a des automobilistes, qui conduisent avec des freins qui ne possèdent pas les conditions requises, parce qu'ils n'ont pas le temps de les régler ou tout simplement parce qu'ils ne pensent pas que les garnitures s'usent et que les sabots doivent donc être réglés. **Vous** n'avez pas besoin de penser à cette chose — l'Amazon a des freins auto-régulateurs et auto-centreurs. Afin d'encore augmenter la capacité des freins, les roues avant sont équipées d'un cylindre pour chaque sabot. Tous les 40.000 km les roues doivent être démontées pour permettre l'inspection des garnitures de freins. (Par la même occasion les roulements de roues seront nettoyés et enduits de nouvelle graisse. Voir schéma de graissage, obs. 9).

Si vous désirez obtenir une puissance de freins encore plus élevée il y a un système servo spécial, qui peut être obtenu sur demande moyennant un supplément.

Frein à main (12)

Le frein à main agit mécaniquement sur les roues arrière. Tous les 10.000 km vous devez faire contrôler la capacité de ce frein. Le



frein à main doit commencer à attaquer après le quatrième ou cinquième déclat sur la crémaillère. Dans le cas contraire, il y a une simple possibilité de réglage qui est représentée par la figure ci-contre.

Tous les travaux sur les freins (freins à pied et à main) doivent de préférence être confiés à un atelier.

Huile de frein (13)

Le remplissage du fluide hydraulique s'effectue dans le réservoir qui est placé vers la colonne de direction (comparer avec l'embrayage) et qui est le plus grand des deux. Il doit être rempli avec de l'huile de freins jusqu'à la marque niveau. Contrôlez tous les 5000 km.



Il est très important au point de vue de la sécurité routière, qu'un fluide de première qualité soit employé. Un fluide de première qualité doit remplir de grandes exigences au point de vue stabilité au froid et à la chaleur et ne doit pas détériorer les pièces de caoutchouc du système.

Utiliser toujours un fluide de première qualité d'une marque connue et éprouvée et de type "HD" selon les normes SAE 70 R 1.

Roues et pneus

L'Amazon est équipée avec des pneus sans chambre à air. Cette méthode donne, par rapport à la précédente avec roue équipée de pneus avec chambre à air, une température inférieure au pneu. De ce fait, l'usure des pneus diminue. La pression d'air dans un pneu sans chambre à air se maintient aussi plus constante que dans un pneu équipé de chambre à air. Ceci fait, que vous n'avez pas besoin de contrôler la pression d'air plus de deux fois par mois.

La pression d'air

doit être à charge normale de

1,4 kg/cm² à l'avant

et

1,7 kg/cm² à l'arrière.

Lors d'un long voyage avec le nombre complet de passagers et un plein chargement, la pression donnée ci-dessus doit être augmentée de 0,2 kg/cm². Si au contraire vous conduisez seul et que vous désirez une conduite extrêmement douce, vous pouvez diminuer la pression de 0,2 kg/cm². Rappelez-vous cependant de toujours avoir 0,3 kg/cm² de plus à l'arrière qu'à l'avant autrement la voiture a tendance à être instable dans la direction sur route droite et à vouloir tirer à l'intérieur des virages.



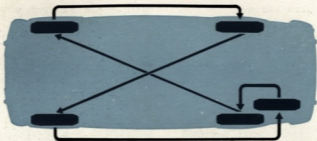
Ne laissez pas non plus la pression des pneus descendre en dessous de 1,0—1,1 kg/cm² ce qui pourrait aventurer l'étanchéité entre la jante et le pneu lors d'une forte force latérale, par exemple lors d'une conduite extrêmement poussée dans un virage ou si vous touchez la bordure d'un trottoir.

Afin de maintenir le compte des pneus aussi bas que possible, il est nécessaire de conduire avec vigilance; d'épargner les pneus et à ne pas conduire négligemment.

Vous pouvez vous mêmes participer à augmenter la longivité de vos pneus en maintenant la pression d'air correcte, en contrôlant régulièrement l'équilibrage des roues et l'alignement du train avant ainsi qu'en employant la roue de secours.

Nous voulons vous recommander que régulièrement tous les 10.000 km vous permutiez les roues selon le schéma de la page 55.

L'Amazon est en beaucoup de cas équipée de pneus à flancs blancs et il arrive souvent que ceux-ci soient salis. Dans de pareils cas, un lavage ordinaire n'est pas toujours suffisant. Nettoyer donc les flancs à la brosse avec un produit savonneux quelconque ou éventuellement un savon minéral. Seulement en des cas exceptionnels vous devez employer de l'alcool à bruler et dans ce cas, vous devez rincer le pneu soigneusement à l'eau claire. Il est à observer que la peinture se détériore au contact de l'alcool à bruler.



Permutation des roues.

Roue de secours

La roue de secours se trouve à gauche dans le coffre. Elle est placée dans une cuve de façon à prendre le moins de place possible et est maintenue par une courroie.

Derrière la roue de secours se trouvent le cric et les outils appartenant à la voiture (voir liste page 77). Il y a aussi la place pour un bidon d'essence de réserve.

Lorsque, pour quelle raison que ce soit, vous employez la roue de secours, vous devez toujours laver la roue qui par la suite sera de secours avant que vous la placiez dans le coffre. De cette façon vous éviterez de salir les valises et autres bagages.



Roue de secours.



Cric et outils.

Changement de roue

Procédez comme l'indiquent les figures. Assurez-vous que la voiture se trouve à une place où elle ne pourra pas rouler. Le frein à main agit seulement sur les roues arrière.



1. Enlevez les enjoliveurs à l'aide de la manivelle des écrous de roues.



2. Desserrez les cinq écrous à l'aide du même outil.



3. Soulevez suffisamment la voiture de façon à ce que la roue ne touche plus le sol. A côté de chaque roue, devant les roues arrière et derrière les roues avant, il y a une fixation dans la carrosserie dans laquelle le cric doit être placé. Le cric est manoeuvré à l'aide de la clé de cric et de la manivelle des écrous de roues.



4. Dévissez les écrous complètement et enlevez la roue. Montez la roue de secours. Revissez les écrous petit à petit, une fois tous les deux écrous. Ne bloquez pas les écrous trop fortement pour ne pas endommager les disques de roues et le filet des écrous.

Attention! Lors d'un travail en dessous de la voiture, il est recommandé de ne pas se fier entièrement au cric. Par mesure de sécurité, placez un support quelconque en dessous de la voiture.

Installation électrique

Batterie

La batterie qui est placée sous le capot du moteur est facilement accessible pour le contrôle du niveau de l'électrolyte. Le contrôle s'effectue de préférence quand vous faites le plein de votre voiture. Le niveau de l'électrolyte doit être maintenu à environ 10 mm au dessus du bord supérieur des plaques. Le contrôle doit être effectué environ toutes les deux semaines. Remplir au besoin d'eau distillée. Ne pas remplir trop généreusement du fait que l'acide peut déborder et occasionner des dommages. L'état de charge de la batterie peut être contrôlé à l'aide d'un hydromètre qui indique la densité de l'électrolyte (voir page 75). En hiver, la batterie doit donner beaucoup plus de courant qu'aux autres périodes de l'année. Les risques de congélation étant plus élevés quand la batterie est déchargée, il est donc recommandé de vérifier l'état de charge de la batterie assez souvent pendant les périodes de froid. Le démarreur est l'élément qui consomme le plus de toute l'installation électrique. Le démarreur ne doit pas être en circuit plus de 5 à 10 secondes à la fois. Entre chaque essai de démarrage, marquez un temps d'arrêt d'environ 10 secondes pour que la batterie puisse "se reprendre". Une haute charge prolongée raccourcit considérablement la longévité de la batterie.



Echange des ampoules de phares



1. Dévissez la vis en dessous de la couronne.



2. Tirez le dessous de la couronne et levez de façon à ce que l'arrêt se lâche.



3. Appuyez l'élément du phare vers l'intérieur et tournez ensuite vers la gauche. Sortez l'élément.

Attention! Ne touchez pas aux vis, autrement vous modifieriez le réglage des phares.



4. Débranchez les câbles en tirant sur le contact de la douille.

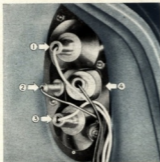


5. Dégagez le ressort qui maintient la douille et sortez cette dernière. Enlevez ensuite la vieille ampoule.



6. Montez la nouvelle ampoule. Ne prenez pas l'ampoule avec les doigts. Sortez seulement le socle du carton de telle façon que l'ampoule puisse être montée. Pour le reste, le montage se fait en sens contraire du démontage.

Echange des ampoules de feux arrière



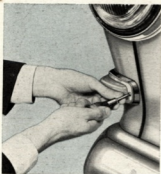
Les différentes ampoules arrière ont les fonctions suivantes:

1. Indicateurs de direction.
2. Lanternes.
3. Feux de stop.
4. Feux arrière.



Pour changer les ampoules, sortez la douille comme le montre la figure, ensuite l'ampoule peut être changée.

Echange des ampoules des feux de parking

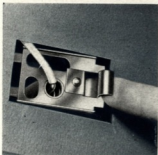


Dévissez le couvercle des feux de parking à l'aide d'un tournevis Phillip.



Dévissez à l'aide d'un tournevis ordinaire le support d'ampoules. Ensuite, l'échange de l'ampoule défectueuse peut être effectué. L'ampoule la plus grosse est pour le parking et les indicateurs de direction, la plus petite est pour les lanternes.

Echange des ampoules pour l'éclairage de la plaque d'immatriculation

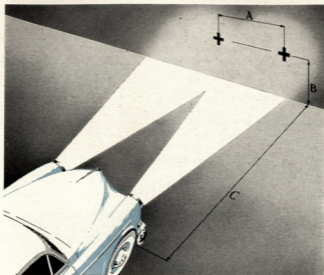


Dégagez le support d'ampoules en appuyant le ressort vers l'intérieur contre le support. Lors du montage, vérifiez à ce que le support d'ampoules soit placé correctement.



L'ampoule est maintenant accessible pour l'échange. Ne prenez pas l'ampoule neuve avec les doigts.

Réglage des phares (14)



Réglage des phares.

A = 138 cm.

B = 68 cm.

C = 5 m.

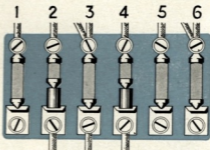
Si vous trouvez que l'éclairage de la route n'est pas satisfaisant ou que vous remarquez que les voitures que vous croisez sont gênées par votre lumière, faites contrôler le réglage de vos phares par l'agent Volvo le plus proche. Spécialement à l'automne lorsque la période sombre s'approche, vous devez laisser faire ce contrôle. **Des phares mal réglés sont un danger pour la sécurité routière.**

Fusibles

Le but des fusibles est de protéger le circuit électrique de courts circuits éventuels. Ils sont placés dans une boîte fixée à gauche sous le capot. La figure montre quels organes sont protégés par les différents fusibles, ce qui est aussi indiqué par le texte sur la boîte à fusibles. Les deux fusibles courts ont une capacité de 25 ampères, les autres 8 ampères. De plus il y a deux fusibles supplémentaires pour faciliter l'accouplement de phares de brouillard ou autre accessoire de ce genre. Ayez toujours des fusibles de réserve dans la voiture.

Les feux de stop, lanternes, éclairage de l'étagère à gants, plafonnier ainsi que la montre sont protégés par un fusible thermique monté dans l'interrupteur d'éclairage.

1. (Phare arrière)
2. (Phares de brouillard, phare rechercheur)
3. Parking
4. Avertisseur à la lumière
5. Chauffage
6. Avertisseur, indicateurs de direction, jauge de carburant.



Bougies (15, 16)

Les bougies doivent être démontées et inspectées tous les 5000 km. Après un éventuel sablage et réglage de l'écartement des électrodes, remontez les bougies à nouveau. Les joints doivent être changés et les bougies serrées à la clé dynamométrique. Seulement en des cas spéciaux les bougies seront démontées et remontées par vous.



Au moins tous les 20.000 km toutes les bougies doivent être échangées si cela n'a pas été fait auparavant.

Réglage de l'allumage (B 16 A, B 16 B)

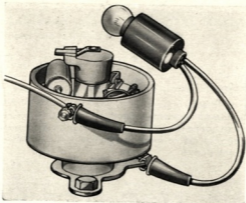
Le réglage de l'allumage doit tout d'abord être effectué à l'aide d'une lampe stroboskop; le régulateur à dépression ne doit pas être en fonction pendant ce réglage. Le réglage fondamental est employé lors du montage du distributeur et si une lampe stroboskop n'est pas accessible mais un contrôle avec une telle lampe doit être effectué aussitôt que l'occasion se présente.

Réglage fondamental

1. Dégagez le couvercle du distributeur et maintenez-le au-dessus du distributeur. Faites tourner le moteur doucement dans le sens de

rotation ordinaire jusqu'au moment où le doigt du distributeur commence à approcher le contact de la bougie n° 1.

2. Branchez une petite lampe de contrôle (au plus 3 W) entre le câble de basse tension sur le distributeur et la masse (voir figure). Enclenchez le courant. Refaites tourner le moteur doucement dans le sens de rotation ordinaire et observez la lampe. Arrêtez le moteur exactement lorsque la lampe s'allume (ce qui répond au moment précis où la coupure s'effectue aux contacts du rupteur) et contrôlez l'avance de l'allumage par le trou dans le carter de volant. L'index doit se trouver juste en face 4° avant point mort haut. (Un petit écart peut être permis si le moteur a été contrôlé récemment à l'aide d'une lampe stroboskop qui est plus sûre que le réglage fondamental).
3. Réglez, si nécessaire, après avoir desserré la vis de pression du distributeur. Rappelez-vous lorsque vous faites tourner le moteur, de ne pas dépasser le point d'allumage. Si cela arrivé, le moteur doit être tourné à l'arrière d'environ $1/4$ de tour et ensuite tourné de nouveau à l'avant vers la position d'allumage. Ceci, pour prendre le jeu se trouvant entre les contacts des dents.

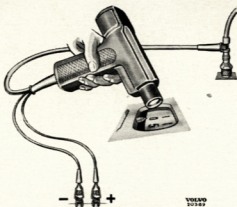


VOLVO
20590

Réglage à l'aide de la lampe stroboskop

1. Faites tourner le moteur de façon qu'il soit chaud. Ensuite, arrêtez le et marquez, à l'aide d'une craie, l'endroit 21° avant point mort haut sur le volant de moteur. Mettez le régulateur à dépression hors fonction en dévissant le tuyau de vacuum à l'une de ces extrémités.

2. Branchez la lampe stroboskop avec les câbles de basse tension à la tension de la batterie et le câble à haute tension sur la bougie n° 1.
3. Faites tourner le moteur à un régime de 1500 t/m et dirigez le rayon lumineux contre la marque du volant de moteur. Le trait de craie - 21° avant point mort haut - doit se tenir constant en face de l'index. Réglez l'allumage si nécessaire après avoir dévissé la vis de pression du distributeur.

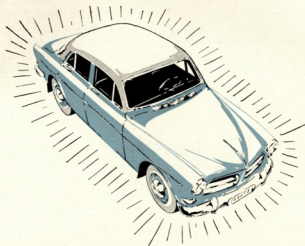


Carrosserie

Pour conserver la belle apparence de votre voiture, vous devez donner des soins réguliers à la carrosserie tout comme vous graissez la voiture pour la tenir en bonne condition. De cette façon vous conservez la belle apparence et vous même serez certainement plus satisfait avec une voiture bien entretenue.

Lavage

L'Amazon est peinte à la peinture synthétique. Cette peinture possède une grande résistance tant aux intempéries qu'aux dégâts mécaniques. Cependant vous ne devez pas laisser votre voiture sale trop longtemps. Spécialement lorsque la voiture est neuve vous devez la laver aussi souvent que possible. Par ce moyen, la surface de peinture devient plus résistante, elle devient plus dure et conserve son éclat beaucoup mieux. Employez de préférence de l'eau naturelle sans ingrédients. Ceux-ci séchent la peinture et doivent donc être évités. Lorsque le lavage à l'eau n'est pas suffisant, un mélange de 1 à 2 % de savon minéral peut être



employé. Après un tel lavage, vous devez polir la voiture pour redonner à la peinture la graisse qui a été lavée.

Le lavage doit être effectué à l'aide d'une éponge naturelle très douce sous un ruissellement abondant d'eau. L'éponge doit être rincée souvent afin d'éviter le rayage de la peinture. Après le lavage, la voiture doit être essuyée soigneusement avec une peau de chamois très propre et très douce.

Évitez si possible de laver, polir et simonizer votre voiture directement à la lumière solaire.

Polissage (17)

Pour conserver l'éclat de votre Amazon, la voiture doit être polie deux fois par an. Le polissage a pour but de donner à la peinture l'éclat brillant et, ce qui est le plus important de donner à la peinture la graisse nécessaire pour la rendre plus souple et l'empêcher de se fendiller.

Employez un bon produit de polissage, proposé aux peintures synthétiques. Lavez toujours la voiture d'abord. Appliquez le produit avec un chiffon mou ou de la ouate spéciale. Polissez des petites surfaces à la fois. Après chaque onction, lustrez chaque surface avec un nouveau chiffon propre.

Simonizage (17)

Le simonizage s'effectue de la même façon que le polissage. Employer seulement qu'un produit de première qualité.

Lorsque la voiture est neuve, elle ne doit pas être simonizée avant six mois. Ceci, pour que la peinture puisse avoir le temps de se durcir comme il le faut. Par la suite, il est suffisant que vous simoniziez la voiture après chaque polissage.

Pièces chromées

Les pare-chocs, grilles et enjoliveurs sont chromés et doivent être lavés aussitôt qu'ils sont sales ou poussiéreux. Le lavage a sur le chrome un effet actif. Vous pouvez éventuellement après le lavage enduire les chromes de cire ordinaire ou d'un produit antirouille.

Attention! L'entourage des fenêtres sont en aluminium traité spécialement qui conserve son brillant sans aucun entretien. Vous ne devez pas employer de produit de polissage.

Garniture (18)

Le tissu de la garniture est en laine de première qualité peu salissable. Le plafond est recouvert d'un tissu en coton qui doit être passé à l'aspirateur pour conserver son aspect.

Le plastique de la garniture et des portières peut être nettoyé le plus convenablement à l'aide d'eau tiède mélangée de savon ou dans les cas particulièrement difficiles avec un produit de nettoyage ménager. L'essence, le tétrachlorure de carbone ou semblables ne doivent pas être employés pour nettoyer le plastique.

Si vous avez taché la garniture de tissus d'une façon quelconque, les taches doivent être nettoyées le plus rapidement possible. Procédez de la manière suivante:



Prenez un chiffon propre humecté avec un peu du détachant recommandé. Commencez à l'extérieur de la tache et continuez petit à petit vers le centre. De cette façon vous évitez la formation d'un cercle qui reste après le nettoyage.

Nous donnons, ci-dessous, quelques exemples pour le détachage de différentes taches.

Acide de la batterie

Si de l'acide de batterie a été renversé sur le capitonnage, la tache doit être nettoyée immédiatement. De préférence l'ammoniaque doit être employé. Etant donné que ce produit n'est pas souvent sous la main au moment voulu, vous pouvez imprégner la tache avec de l'eau. Dans ce dernier cas, la tache doit être nettoyée le plus rapidement possible avec de l'ammoniaque qui à son tour devra être rincé avec de l'eau.

Sang

Frottez la tache avec un chiffon trempé dans de l'eau froide. Ensuite nettoyez avec de l'eau tiède, presque froide, mélangée de savon.

Chocolat

Frottez avec un chiffon trempé dans de l'eau tiède. Si la tache ne part pas complètement, continuez à frotter avec du tétrachlorure de carbone.

Graisse

Les taches de graisse s'enlèvent avec du tétrachlorure de carbone. N'employez pas d'essence étant donné qu'elle laisse souvent des marques sur le tissus. Les carburants à base de tétratyl de plomb ne doivent pas être employés.

Fruits

Frottez d'abord la tache avec un chiffon trempé dans de l'eau bouillante. Si la tache ne part pas complètement, continuez à frotter avec du tétrachlorure de carbone.

Rouge à lèvres

Versez un peu de tétrachlorure de carbone sur la tache et séchez immédiatement avec un papier buvard propre. Répétez jusqu'à ce que la tache soit disparue.

Chewing gum

Humectez d'abord avec du tétrachlorure de carbone et grattez ensuite avec un couteau émoussé.

Vomissements

Frottez la tache avec un chiffon trempé dans de l'eau tiède mélangée de savon. Continuez avec de l'eau froide. Pour finir, frottez la surface avec du tétrachlorure de carbone.

Urine

Lavez avec de l'eau savonneuse chaude et rincez à l'eau froide. Mélangez 1 part d'ammoniaque à 5 parts d'eau et versez ce mélange sur la tache. Après quelques minutes, rincez à l'eau froide.

Attention! Lors de l'emploi du tétrachlorure de carbone vous devez rigoureusement aérer la voiture selon les instructions données sur l'emballage.

Tapis du plancher (18)

Les tapis sont en caoutchouc et la partie inférieure munie d'une couche de feutre très épaisse.

En même temps que vous passez l'aspirateur sur la garniture, vous devez sortir les tapis et balayer la voiture. Les éventuelles taches sur les tapis de caoutchouc seront enlevées avec de l'alcool à brûler qui ensuite sera rincé à l'eau.

Graissage

Produit de graissage convenable à la place convenable et en temps voulu — suivez ce conseil et vous économiserez beaucoup de visites à l'atelier.

Si vous laissez votre voiture chez un agent Volvo reconnu — ce que de préférence vous devez faire — vous n'avez qu'à demander un service correspondant au kilométrage; l'atelier sait ce qui doit être fait.

Pour les propriétaires qui veulent effectuer eux-mêmes le graissage de leur Amazon, nous donnons ci-dessous un court résumé concernant le graissage du moteur, du châssis et de la carrosserie.

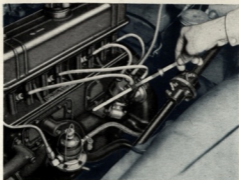
Niveau d'huile du moteur (19)

Le niveau d'huile du moteur doit être contrôlé au moins toutes les deux semaines, par exemple en même temps qu'un remplissage de carburant. Le niveau doit être maintenu entre les deux encoches de la jauge.

Ne jamais laisser descendre le niveau d'huile en dessous de l'encoche inférieure.

Employez de l'huile de haute qualité et de marque connue et par la suite vous maintenir à la même marque.

Pour les recommandations d'huile, voir page 74.



Si vous vous servez d'une huile d'une certaine marque et que vous êtes obligé de remplir de quelques litres du même type mais d'une autre marque, ceci n'a pas une grande importance. Cependant, au point de vue fonction vous devez vous efforcer de toujours employer une et même huile de moteur. La vidange d'huile doit être effectuée tous les 5000 km. Remplissez 2,75 litres si vous ne changez pas en même temps la cartouche du filtre à huile — dans le cas contraire vous devez remplir de 3,5 litres.

Niveau d'huile de la boîte de vitesses (20)

Le niveau d'huile de la boîte doit atteindre le bouchon de remplissage. Remplir au besoin.

Tous les 20.000 km la vidange devra être effectuée. Une exception à ceci sera faite les premiers 5000 km. L'huile devra donc être changée et la boîte de vitesses rincée soigneusement à l'huile de rinçage. Lors du remplissage employez de l'huile de boîte de vitesses SAE 80. L'huile hypoïde ne doit pas être employée.



Niveau d'huile du pont arrière (21)

Le niveau d'huile du pont doit atteindre le bouchon de remplissage. Remplir au besoin avec de l'huile hypoïde SAE 80.

Tous les 20.000 km toute l'huile devra être vidangée. Une exception à ceci sera faite les premiers 5000 km. L'huile devra donc être changée et le pont arrière rincé soigneusement à l'huile de rinçage. A chaque vidange remplir 1,3 litre d'huile hypoïde.



Graisseur de la pompe à eau.



Bouchon de remplissage du boîtier de direction.

Niveau d'huile du boîtier de direction (22)

Le niveau du boîtier de direction doit être contrôlé à chaque graissage général. L'huile doit atteindre le trou de remplissage. Dans le cas contraire, remplir avec de l'huile hypoïde SAE 80 en quantité suffisante.

Pompe à eau (23)

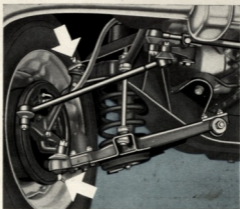
La pompe doit seulement être graissée modestement avec de la graisse spéciale résistant à la chaleur. Un ou deux coups de pompe à chaque graissage général sont suffisants.

Carburateurs (B 16 B)

Pour ce qui concerne le graissage des carburateurs, nous référons à la page 38 ainsi qu'au schéma de graissage à la fin de ce manuel.

Graissage du châssis (23)

Le châssis de l'Amazon possède seulement 8 places qui doivent être graissées avec de la graisse spéciale pour châssis — 4 sur le train avant et 4 sur l'arbre de transmission. Graissez aussi de temps en temps, à l'aide d'une burette, la place marquée d'une flèche sur la tringlerie du frein à main (voir la figure page 71).



Le train avant de l'Amazon a 4 points de graissage —
les deux rotules de chaque côté.

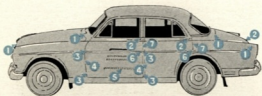
Environ une fois par an, les rotules de barres de direction (6 en tout) et le câble du frein à main doivent être graissés. Le graissage des rotules s'effectue en relevant les manchettes et en les remplissant de graisse. Le câble du frein à main sera graissé à la graisse à la paraffine. Ces graissages seront de préférence effectués par votre atelier Volvo.



Graissage de la carrosserie (24)

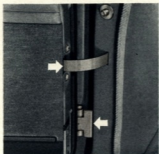
Sur la carrosserie se sont les gâches, les pènes et les arrêteurs de portes qui en premier lieu doivent être graissés avec une graisse spéciale que vous pourrez vous procurer chez votre agent Volvo. Graissez toujours modestement après avoir enlevé la poussière et les saletés.

Les pènes seront graissés de préférence avec de la paraffine pulvérisée qui sera introduite dans le trou de la clé en même temps que la clé, qui aura été trempée dans la paraffine, sera tournée quelques fois. Toutes les charnières seront graissées avec de l'huile ordinaire de moteur. Les figures qui suivent vous indiquent les différents endroits de graissage qui se trouvent sur la voiture.



Graissage de la carrosserie.

- | | |
|--|--|
| <p>1. Les charnières et les fermetures du capot et de la lucarne du coffre seront graissées avec de l'huile fine.</p> <p>2. Les boutons sur les portes et la lucarne du coffre seront graissés avec de l'huile fine.</p> <p>3. Charnières (voir figure séparée).</p> | <p>4. Arrêteurs des portes (voir figure séparée).</p> <p>5. Coulisses et bloquages des sièges avant seront graissés avec de la graisse.</p> <p>6. Serrures des portes (voir figure séparée).</p> <p>7. Gâches (voir figure séparée).</p> |
|--|--|



3-4. Les charnières de portes seront graissées avec de l'huile fine, les arrêteurs avec de la paraffine.



6. Les serrures des portes seront graissées d'une part avec de l'huile fine (flèche supérieure), d'autre part avec de la paraffine (flèche inférieure).



7. Les gâches seront graissées avec de la paraffine.

SPÉCIFICATIONS



DONNÉES GÉNÉRALES

Désignation du type	P 1200
Poids en ordre de marche	1130 kg
Longueur	4395 mm
Largeur	1615 mm
Hauteur	1505 mm
Empattement	2600 mm
Garde au sol, voiture vide	210 mm
" " " avec 4 personnes	185 mm
Voie avant	1315 mm
Voie arrière	1315 mm
Diamètre de braquage, mesuré au milieu de la bande de roulement	9900 mm

MOTEUR, B16 A

Puissance à 4500 t/m	66 cv (SAE)
Couple maximum à 2500 t/m	11,3 mkg (SAE)
Nombre de cylindres	4
Alésage	79,37 mm
Course	80 mm
Cylindrée	1,58 litre
Rapport de compression	7,4
Pression dans le cylindre à 200 t/m	9,5—10,5 kg/cm ²

Jeu des soupapes, moteur chaud	
admission	0,40 mm
échappement	0,45 mm

MOTEUR, B16 B

Puissance à 5500 t/m	85 cv (SAE)
Couple maximum à 3500 t/m	12 mkg (SAE)
Nombre de cylindres	4
Alésage	79,37 mm
Course	80 mm
Cylindrée	1,58 litre
Rapport de compression	8,2
Pression dans le cylindre	10—11 kg/cm ²
Jeu des soupapes, moteur chaud	
admission	0,50 mm
échappement	0,50 mm

Système de graissage du moteur

Capacité dans le carter	2,75 litres
„ filtre compris	3,5 „
Pression de l'huile, moteur chaud	2,5—3,5 kg/cm ²
Produit de graissage, type	Huile de moteur "Pour Service MM, MS"
	SAE 10
en dessous de 0° C	
entre 0° C et 30° C	SAE 20
en dessus de 30° C	SAE 30

Système d'alimentation, B16 A

Capacité du réservoir	45 litres
Carburateur, type	inversé
marque et modèle	Zenith 34 VN
venturi (buse)	27
gicleur principal, std	97
gicleur de compensation ..	97
gicleur de ralenti	50
pointeau	1,75

Système d'alimentation, B16 B

Capacité du réservoir	45 litres
Carburateur, type	horizontal
marque et modèle	SU H4
diamètre de l'entrée d'air ..	38,1 mm (1 1/2")
gicleur de réglage	AUC 2112
aiguille de réglage	GT

broche de contrôle pour niveau du flotteur 11 mm
régime de ralenti env. 550 t/m

Système de refroidissement

Type Supression
Capacité, chauffage compris 8,5 litres
Le thermostat commence à s'ouvrir à env. + 75°-78° C
" " est complètement ouvert à env. + 90° C

Mélanges des produits antigel

Tableau de mélange pour éthylène/glycol-eau

Capacité du système de refroidissement en lit.	Quantité en litres d'éthylène/glycol devant être mélangée à l'eau pour obtenir une protection contre le froid jusque:				
	-10° C	-15° C	-20° C	-30° C	-40° C
8,5	1,8	2,5	3,0	3,9	4,5

La protection maximum du point de congélation, - 56° C, s'obtient en mélangeant 5.1 litres d'éthylène/glycol.

BOÎTE DE VITESSES

Type H 6 M 4
Rapport 1ère vitesse 3,13:1 3,45:1
" 2ème " 1,62:1 2,18:1
" 3ème " 1:1 1,31:1
" 4ème " — 1:1
" marche arrière 2,66:1 3,55:1
Produit de graissage, type Huile pour boîtes de vitesse
" " " viscosité hiver comme été SAE 80
Capacité en huile 0,5 litres 0,9 litres

PONT ARRIÈRE

Type Engrenages coniques (hypoïde)
Rapport 4,56:1
Produit de graissage, type Huile hypoïde
" " " viscosité hiver comme été SAE 80
Capacité en huile 1,3 litre

ALIGNEMENT DU TRAIN AVANT

(L'alignement se fait à vide avec carburant, eau et roue de secours sur un sol parfaitement horizontal).

Pinçage (Toe-in)	entre 0 et + 4 mm
Carrossage (Camber) 0° et + 0,5°
Chasse (Caster) 0° et + 1,0°
Inclinaison du pivot de fusée à 0° Camber	8°

Boitier de direction

Type	à vis et galet
Produit de graissage	Huile hypoïde SAE 80
Capacité en huile	0,2 litre

ROUES ET PNEUS

Roues	15" X 4"
Pneus	5,90"—15"

	Conduite très douce (1 pers.)	normale (2 pers.)	pleine charge (5 pers.)
Pression des pneus à froid, avant	1,2 kg/cm ²	1,4 kg/cm ²	1,6 kg/cm ²
Pression des pneus à froid, arrière	1,5 kg/cm ²	1,7 kg/cm ²	1,9 kg/cm ²

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Tension	6 volts
Type de la batterie	Tudor 3 DF6 Noack 312 SAAJ GH-13 ou équivalente
Capacité de la batterie	85 amp/h.
Densité de l'électrolyte, batterie chargée	1,275—1,285
" " " batterie déchargée	1,230
Génératrice, type	Bosch LJ/GG 200/6/2300 R 7 ... 10
débit	300 watts
Démarrateur, type	Bosch EGD 0,6/6 AR 19
puissance	0,75 cv
Fusibles, capacité/nombre	8/4 25/2

Système d'allumage

Ordre d'allumage	1-3-4-2
Réglage de l'allumage, 93 octanes (ROT)	4° avant point mort haut
83 " (ROT)	2° après point mort haut
Bougies, conduite normale	AC 44 com Auto-Lite A5 Bosch W 175 T3 Champion J-7 ou équivalente
Bougies, conduite poussée	AC 43 com Auto-Lite AH4 Bosch W 225 T 3 Champion J-6 ou équivalente
Ecartement des électrodes	0,7-0,8 mm
Distributeur, type	Bosch VJU 4 BR 20
sens de rotation	aiguilles d'une montre
écartement des vis platinées	0,4-0,5 mm

Ampoules, toutes pour 6 V

	Nbre	Watt	Douille
Phares	2	45/40	BA 20 d
Feux de parking/indicateurs de direction avant	2	20/5	BA 15 d sp.
Lanternes	4	2	BA 9 s
Lampe pour plaque d'immatriculation ..	2	5	BA 15 s
Feux de stop	2	15	BA 15 s
Feux arrière	2	5	BA 15 s
Indicateurs de direction arrière	2	15	BA 15 s
Plafonnier	1	10	S 8
Lampe d'éclairage du tableau	2	2	BA 9 s
Lampe pour étagère à gants	1	2	BA 9 s
Lampe pour la montre	1		
Lampe de contrôle pour indicateurs de direction	1	} 2	BA 9 s
de pression d'huile	1		
de charge	1		
pour pleins phares	1		

CONTENANCES, RÉSUMÉ

Réservoir de carburant	45 litres
Système de refroidissement	8,5 "
Capacité en huile, moteur filtre compris ..	3,5 "
" " " " " non compris	2,75 "

boîte de vitesses H 6	0,5 litre
" " " M 4	0,9 "
pont arrière	1,3 "
boîtier de direction .	0,2 "

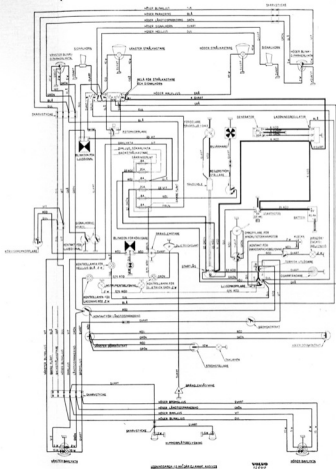
OUTILLAGE

Cric, clé de cric, manivelle pour écrous de roues, clé à bougies, pince universelle, clé à molette, jeu de tournevis et trousse pour outils.

SCHEMA DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

- Höger blinklys
- Höger parkering
- Höger långtidsparkering
- Höger signalhorn
- Höger helljus
- Skarvstycke
- Vänster blink- och parkerlykta
- Vänster strålkastare
- Höger strålkastare
- Signalhorn
- Signalhorn
- Höger blink- och parkeringslykta
- Relä för strålkastare och signalhorn
- Höger halvljus
- Skarvstycke
- Förelöre Tändföjd 1-3-4-2
- Generator
- Laddningsregulator
- Fotomkopplare
- Baklykta
- Dimljus, sikarlykta
- Bäckstrålkastare
- Säkringsplint
- Blinkden för ljussignal
- Bilvårdare
- Reglerströmställare
- Bakre fläkt
- Tändspole
- Startmotor
- Batteri
- Signalhornsknapp
- Körvisareomkopplare
- Kontakt för ljussignal
- Blinkden för körvisare
- Bränslemätare
- Omkopplare för vindrutetorkarmotor
- Oljetrycksvakt
- Klocka
- Handskföcksbelysning
- Kontakt för handskföcksbelysning
- Kontrollampa för helljus
- Startföjd
- Termisk utlösare
- Cigarrändare
- Ljusomkopplare
- Instrumentbelysning
- Kontrollampa för oljetryck

- == Clignoteur droit
- == Parking droit
- == Lanterne droite
- == Avertisseur droit
- == Plein phare droit
- == Boîtier de jonction
- == Clignoteur et feu de parking gauche
- == Phare gauche
- == Phare droit
- == Avertisseur
- == Avertisseur
- == Clignoteur et feu de parking droit
- == Reloi pour phares et avertisseurs
- == Code droit
- == Boîtier de jonction
- == Distributeur, ordre d'allumage 1-3-4-2
- == Génératrice
- == Régulateur de charge
- == Contacteur codes-phares
- == Feu arrière
- == Phares de brouillard, feu de recherche
- == Phare arrière
- == Boîte à fusibles
- == Reloi de clignotage pour signaux lumineux
- == Chauffage
- == Réglage du chauffage
- == Ventilateur arrière
- == Bobine d'allumage
- == Démarreur
- == Batterie
- == Bouton d'avertisseur
- == Interrupteur des clignoteurs
- == Contact pour signaux lumineux
- == Reloi de clignotage
- == Jauge de carburant
- == Interrupteur des essuie-glaces
- == Contact de pression d'huile
- == Montre
- == Éclairage de l'étagère à gants
- == Interrupteur pour dito
- == Lampe témoin pour pleins phares
- == Cis de contact
- == Déclencheur thermique
- == Allume-cigarrettes
- == Interrupteur d'éclairage
- == Éclairage du tableau
- == Lampe témoin pour pression d'huile, verte



Kontrollampa för laddning	= Lampe témoin de contrôle de charge, rouge
Kontakt för långtidsparkering	= Interrupteur des lanternes
Bromskontakt	= Contact de stop
Vänster dörrkontakt	= Contact de porte gauche
Vänster blinkljus	= Clignoteur gauche
Bakre fläkt	= Ventilateur arrière
Bakstrålkastare	= Phare arrière
Höger blinkljus	= Clignoteur droit
Bakljus	= Feu arrière
Långtidsparkering	= Lanterne
Bromsljus	= Feu de stop
Höger dörrkontakt	= Contact de porte droite
Taklampa	= Plafonnier
Strömställare	= Interrupteur
Bränslenivågivare	= Flotteur de jauge de carburant
Skarvstycke	= Boîtier de jonction
Höger bromsljus	= Feu de stop droit
Höger långtidsparkering	= Lanterne droite
Höger bakljus	= Feu arrière droit
Höger blinkljus	= Clignoteur droit
Skarvstycke	= Boîtier de jonction
Nummerplåtsbelysning	= Eclairage de la plaque d'immatriculation
Vänster baklykta	= Feu arrière gauche
Höger baklykta	= Feu arrière droit

Gul	= Jaune
Blå	= Bleu
Grön	= Vert
Svart	= Noir
Vit	= Blanc
Grå	= Gris
Röd	= Rouge

Section des câbles: 1,5 mm² où rien d'autre n'est mentionné

SCHEMA DE GRAISSAGE DE L'AMAZON MUNIE DU MOTEUR B16 A

SYMBOLIS

Graines pour étiquettes

Graines spéciales, voir autres
feuilles respectives

Huile de moteur "Four
Service 400, 40" 
"Fluorinil"
voir page 74

Huile de boîte de vitesses (100 et
1100 SAE 90) 

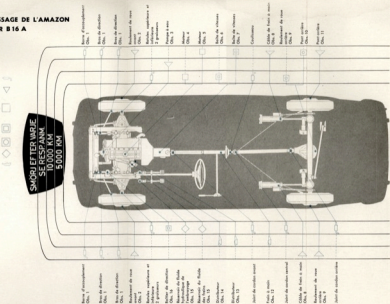
Huile de pont (huile hypolaire 100
et 1100 SAE 90) 

Fluide hydraulique 

Huile de moteur fine 

CAPACITES

Moteur, par vidange	2,75 litres
Boîte auxiliaire	2,8
Huile de vitesses 10 4	0,5
" " " " 10 4	0,9
Pont arrière	1,0
Boîte de direction	0,2



Obs. 1. Les manchettes en caoutchouc des rotules doivent être lubrifiées et remplis de graisse une fois par an.

Obs. 2. Tous les 20.000 km les roulements des roues avant doivent être démontés et nettoyés soigneusement. Au remontage les roulements doivent être remplis de graisse soigneusement à la spatule. Attention! Ne pas graisser trop généreusement de fait que la graisse peut s'échapper dans les tambours de frein.

Obs. 3. Contrôler soigneusement avec de la graisse résistante à la chaleur.

Obs. 4. Changer l'huile du moteur. Vidanger la vieille huile pendant que le moteur est encore chaud. Le filtre à huile doit être changé une fois sur deux échanges d'huile, voir page 28. Contrôler le niveau d'huile au moins toutes les deux semaines, par exemple au même temps qu'un remplissage de carburant.

Obs. 5. Changer l'huile au printemps et à l'automne. Voir de plus obs. 4.

Obs. 6. Contrôler à ce que l'huile atteigne le baschou-croissant. Si nécessaire remplir à nouveau.

Obs. 7. Changer l'huile tous les 20.000 km. Vidanger la vieille huile soigneusement après l'avoir décollée. La boîte de vitesses doit être rinçée une fois sur deux échanges d'huile. Ne pas employer l'huile hypolaire.

Obs. 8. Faire graisser une ou deux fois par an le câble de frein à main. Ce travail sera effectué de préférence par un atelier agréé.

Obs. 9. Tous les 40.000 km, cependant au moins une fois tous les deux ans, les roulements doivent être nettoyés et remplis de graisse. Voir de plus obs. 2.

Obs. 10. Contrôler à ce que l'huile atteigne le baschou-croissant. Si nécessaire remplir à nouveau avec de l'huile appropriée et celle qui se trouve dans le pont.

Obs. 11. Tous les 20.000 km l'huile doit être changée. Le pont arrière doit être rinçé une fois sur deux échanges d'huile.

Obs. 12. Graisser le triangle avec la graisse fondue (voir figure page 71).

Obs. 13. Remplir le graisseur de quelques gouttes d'huile fine pour moteur.

Obs. 14. Le câble de frein au dessous du rotor doit être graissé de quelques gouttes d'huile fine pour moteur.

Obs. 15. Contrôler le niveau du fluide hydraulique. Compléter au besoin avec un fluide de qualité HD jusqu'à la marque niveau.

Obs. 16. Contrôler à ce qu'il ait suffisamment d'huile dans le baillon. Remplir au besoin.

Attention! Pour les voitures équipées du moteur B 16 B il est conseillé de changer périodiquement la graisse générale, le remplissage d'huile SAE 5 W dans les boîtes de vtre des carburateurs. Voir de plus page 28.

F

VOLVO

Amazon