

HOMOLOGATION "SUISSE" DES VEHICULES OM 190/260

Réunion de travail du 9 Décembre 1971

Présents : MM. BELOTEAU - CADET - DUHAUTOIS - MALLET - MARTINE - PAGET -
ROTY - SCHMITZ -

Copie : MM. BABILLIOT / - BELLIVIER - BOULENGER - BROUCAS - DUVAL -
P. FERRAND - GACHET - KITTLER - ORSINI - REYSS - ROBVEILLE

P.I. : MM. BARDET - BOULARD - JULLIEN -

Objet de la réunion :

Le Bureau d'Etudes étant dorénavant responsable des homologations de nos véhicules à l'étranger, Monsieur SCHMITZ est chargé de piloter et coordonner les travaux et mesures nécessaires pour rendre les OM 190/260 conformes au code Suisse.

Le but est d'arriver, autant que possible, à faire homologuer ces véhicules avant le salon de Genève (fin Janvier 72), le point sensible étant le bruit.

Organes sur lesquels il paraît possible d'intervenir pour diminuer le bruit

I - Moteur -

- Ventilateur -

Montage du ventilateur débrayable Behr

Actuellement, un ensemble est en montage sur le CA.101 de l'Expérimental pour détermination du réglage du point d'embrayage.

Tenir cet ensemble à la disposition de M.SCHMITZ

Commander 4 ensembles ventilateurs, pièces d'adaptation, avec point de réglage à température plus élevée que le premier prototype. Délai de mise à disposition à préciser par l'Expérimental.

- Insonorisation des pièces moteur -

Des essais sont en préparation pour couvre-culasse, carter distribution, cuvette d'huile, avec, ou parois augmentées, ou rigidifiées ou insonorisées par matière à forte viscosité interne; est également prévu l'essai d'un bloc à ceinture renforcée.

Ces modifications ne pourront intervenir que dans une évolution ultérieure, les pièces n'étant pas immédiatement disponibles.

- Filtre à air et pot d'échappement -

Le montage est celui défini par OM.

Actuellement, aucun gain n'est à attendre du côté filtre à air.

Pour empêcher d'éventuelles résonances de parois, essayer le sanglage du pot d'échappement.

- Réglage de l'injection -

Le débit est celui des véhicules OM = 112 mm³/coup.

L'avance à l'injection peut-être réduite d'une division sur le vernier de pompe, c'est-à-dire ramenée à 17° volant.

- Bruits mécaniques -

Le jeu des culbuteurs peut être diminué de 0,1 mm à l'échappement.

Un essai sera effectué sans entraînement du compresseur et de l'alternateur.

II - Liaison moteur - châssis -

N'est pas modifiable dans l'immédiat

III - Embrayage -

L'ouverture inférieure des carters volant et embrayage ne peut être obturée, servant à la ventilation de l'embrayage.

IV - Boite de vitesses -

L'essai a déjà été effectué, de débrayer, pendant les mesures de bruit à l'arrêt. Aucune diminution n'a été enregistrée.

V - Cabine -

On peut envisager de disposer un écran à l'aplomb de l'arrière cabine, en sortie du tunnel moteur. Le renforcement des bavettes sous passage de roues est à tester.

VI - Capotage inférieur sous moteur -

Un tel capotage pour être efficace, doit se prolonger jusqu'à la boîte de vitesse, et être composé d'une armature rigide, tôle ou alu, doublée d'un matériau absorbant.

Conditions de mesures -

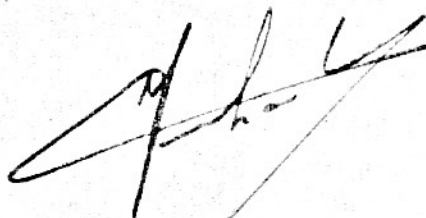
Les mesures doivent être effectuées, véhicule carrossé. Monsieur ORSINI est chargé de faire parvenir à l'Expérimental les plateaux prévus par OM pour cette homologation.

Le chargement pouvant influencer sur les bruits de carrosserie, Monsieur SCHMITZ se renseignera sur sa nature auprès de l'importateur UNIC en SUISSE.

Les mesures officielles étant effectuées sur sol dur, et compact, les essais seront obligatoirement conduits dans les conditions les plus défavorables, c'est-à-dire sur piste en béton ou avec revêtement dur.

Observation :

Une nouvelle réunion sera convoquée à l'initiative de Monsieur SCHMITZ, lorsqu'il la jugera opportune.



J. DUHAUTOIS