

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

L'appareil MAGLUM étant un appareil purement mécanique doit être bien graissé. Deux points doivent être observés :

1° Tenir **toujours plein d'huile** le réservoir sous le mécanisme. A cet effet, desserrer le bouchon, puis faire le plein, le niveau s'établira, et le trop plein retournera au moteur ; l'huile n'est donc pas perdue ;

2° A la partie supérieure, sous la prise de courant, se trouve un ressort cache-poussière ; le déplacer pour dégager le trou du réservoir, faire ensuite le plein, puis remettre le ressort en place. Faire ce graissage **très souvent** lorsqu'on se sert du circuit lumière.

Bien graissé, vous n'aurez **AUCUN ENNUI** ; dans le cas contraire, de graves échauffements mécaniques sont à craindre.

Réglage de l'embrayage, si au bout d'un certain temps, l'embrayage intérieur a pris du jeu (légère usure) et patine ; à cet effet, sortir l'appareil du moteur, resserrer légèrement **les 2 vis spéciales** de réglage de l'embrayage sur le coin de poussée. Puis remettre l'appareil en place.

CAS D'ARRÊT DE LA LUMIÈRE

L'appareil étant bien graissé doit toujours être prêt à fonctionner ; toutefois 3 cas d'arrêt de la lumière peuvent se produire :

1° La tige de commande du levier d'embrayage est mal réglée, l'embrayage ne peut se faire à fond ; pour y remédier, donner de la longueur à la tige au moyen de l'émerillon (pas gauche et droite).

2° L'embrayage intérieur a pris du jeu (légère usure) et patine ; à cet effet, sortir l'appareil du moteur, resserrer légèrement **les 2 vis spéciales** de réglage de l'embrayage sur le coin de poussée. Puis remettre l'appareil en place.

3° Un court-circuit s'est produit dans les fils, dans l'un des phares ou dans la lanterne AR : il faudra rechercher l'endroit de court-circuit et l'isoler de la masse. Il est facile de se rendre compte de cet ennui ; l'appareil **étant convenablement embrayé**, il suffira d'enlever le fil de la borne supérieure de la machine ; au moyen d'une pièce métallique, toucher par intervalle la borne et une partie de la masse, une étincelle doit irrémédiablement se produire. L'appareil fonctionne donc ; si le fil est réuni à la borne et que les phares et la lanterne ne fonctionnent pas, c'est qu'il y a court-circuit dans les canalisations.

Dans le cas où une étincelle ne jaillirait pas, c'est que l'appareil ne tourne pas : il faut donc voir l'embrayage.

Nous possédons des milliers de références à votre disposition.

Notez que nous possédons des montages pour les autres types de "SAURER"
(Notices spéciales A-B et 2 BG)

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

MAGLUM

sur

VÉHICULES INDUSTRIELS



SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

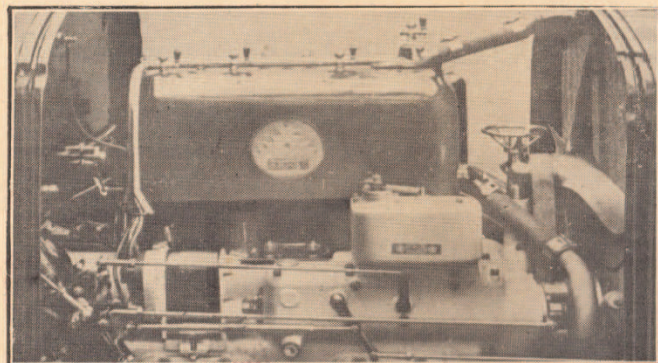
SAURER

67, Rue de Verdun, SURESNES

L'ECLAIRAGE ELECTRIQUE **MAGLUM**

L'éclairage électrique MAGLUM dont le principe, établi depuis 1914, se caractérise par l'absence absolue de pièces délicates, et comme tel s'est avéré très rapidement comme l'éclairage idéal pour le Poids Lourd. Le défaut d'une installation électrique ordinaire consiste surtout dans la fragilité d'organes tels que les fusibles, conjoncteurs-disjoncteurs, charbons, accumulateurs, etc.

L'installation MAGLUM fonctionne très simplement : une masse de fer tournant autour d'un induit fixe dans un champ magnétique permanent. Rien d'autre. Le courant fourni ainsi est alternatif. C'est précisément sur les pro-



Appareil MAGLUM SS* sur moteur 5 A D.

priétés du courant alternatif que l'on s'est basé pour obtenir l'intensité lumineuse constante, quelles que soient les variations de vitesse du moteur. De l'appareil part un fil qui le relie directement aux phares et à la lanterne AR (répartition par interrupteur).

Le Code est obtenu par une résistance lampe permettant la mise en veilleuse des phares.

Sur véhicules industriels Saurer, le montage a été réalisé mécaniquement et s'allie parfaitement à la ligne du moteur.

En outre de son extrême simplicité, l'appareil MAGLUM ne fonctionne que la nuit. Par son système de débrayage très simple, l'appareil ne tourne pas le jour et il suffit de pousser un levier pour avoir une lumière très puissante. Ajoutons que l'installation comporte des phares extrêmement solides, spécialement conçus pour Poids Lourds, et que l'appareil est garanti un an.

== Nous montons l'éclairage électrique MAGLUM sur tous les modèles depuis 1921 ==

POSE DE L'APPAREIL

Le montage de l'appareil sur les châssis indiqués ci-dessus est simple ; il ne demande que quelques instants ; il suffit d'enlever le couvercle du carter renfermant le mécanisme de régulation et de le remplacer par notre appareil MAGLUM. Pour la fixation sur l'embase, se servir des anciennes vis, sauf cependant à l'AV où il faut 2 vis plus longues de 10 mm. Avoir soin, en refermant le carter, de s'assurer que les pignons de commande engrènent parfaitement ensemble et que le joint ne soit pas déchiré.

Les moteurs SAURER AC. AD. AE. sont légèrement différents ; la hauteur du carter servant d'embase à notre appareil MAGLUM varie suivant le type ; pour respecter les entraxes, pour éviter le bruit des pignons, bien spécifier en commandant le type du moteur afin de pouvoir fournir l'éclairage MAGLUM approprié. De plus, certains de ces moteurs ne possèdent pas le pignon AS. 639 pour l'entraînement de notre appareil MAGLUM ; il suffira de s'adresser à l'Usine ou de nous demander ces organes, ils seront envoyés avec la machine et facturés à part. Ce travail terminé, l'appareil doit ÊTRE GRAISSÉ AVEC SOIN (voir au dos : Entretien.)

MONTAGE DES CONNEXIONS

A la partie supérieure de notre appareil MAGLUM se trouve la prise de courant ; cette borne est constituée par un écrou moleté se vissant sur la tige de contact à l'induit. C'est de ce point que part le fil pour la borne d'entrée à la résistance placée sur le tablier du véhicule ; de l'autre plot, les fils sont dirigés directement aux phares-lanternes, plafonniers.

Le montage des connexions se trouve ainsi simplifié par suite de la suppression de tous les organes délicats : disjoncteur, tableau de distribution, accumulateurs.

Toutes nos installations sont à un fil avec retour par la masse ; avoir soin, si le châssis a été peint, de gratter soigneusement les surfaces d'appui des porte-phares et lanternes, afin qu'il y ait une liaison intime avec le châssis.

Lorsqu'il s'agit d'autobus avec éclairage intérieur ou de lanternes placées sur du bois, il faut monter l'installation à deux fils dont un sera relié à la masse.

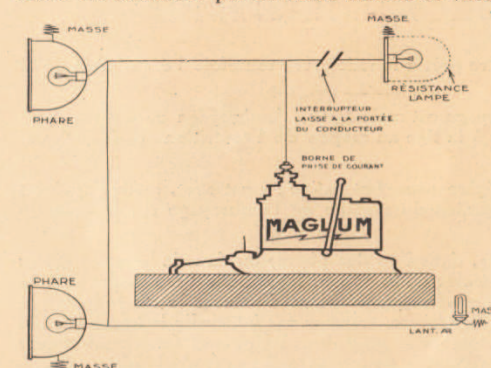
Les connexions des fils aux phares, aux lanternes, aux bornes de la machine et de la résistance doivent être faites avec

grand soin afin qu'aucun brin métallique ne vienne en contact avec une partie de la masse, sinon, de ce fait, toute l'installation se trouve en court-circuit, d'où absence totale de lumière.

PHARES : Les phares MAGLUM que nous livrons sont tous du type 3 ergots, plot central, avec retour à la masse. Ces phares spéciaux sont très solides et résistent aux énormes trépidations des véhicules industriels ; ils sont tous munis d'un dispositif de réglage (mise au foyer de la lampe), à chaque changement de lampe, il est nécessaire de refaire le réglage pour éviter les noirs dans la projection.

LAMPES : L'appareil fonctionne sous 8 volts. Les lampes spéciales de ce voltage sont fournies avec chaque installation. En cas de rechange, n'employer que nos lampes MAGLUM particulièrement construites et appropriées à notre appareil. Chaque phare doit être muni d'une lampe.

Notre magnéto fournit du courant alternatif, son débit est constant ; lorsque le circuit est ouvert sur les lampes et la résistance, il doit en totalité être absorbé.



Manceuvre de la résistance. — En ouvrant l'interrupteur C la résistance est prise en circuit : pour obtenir la mise en veilleuse désirée aux lampes. Il suffit de mettre une lampe de 125 à 150 bougies.