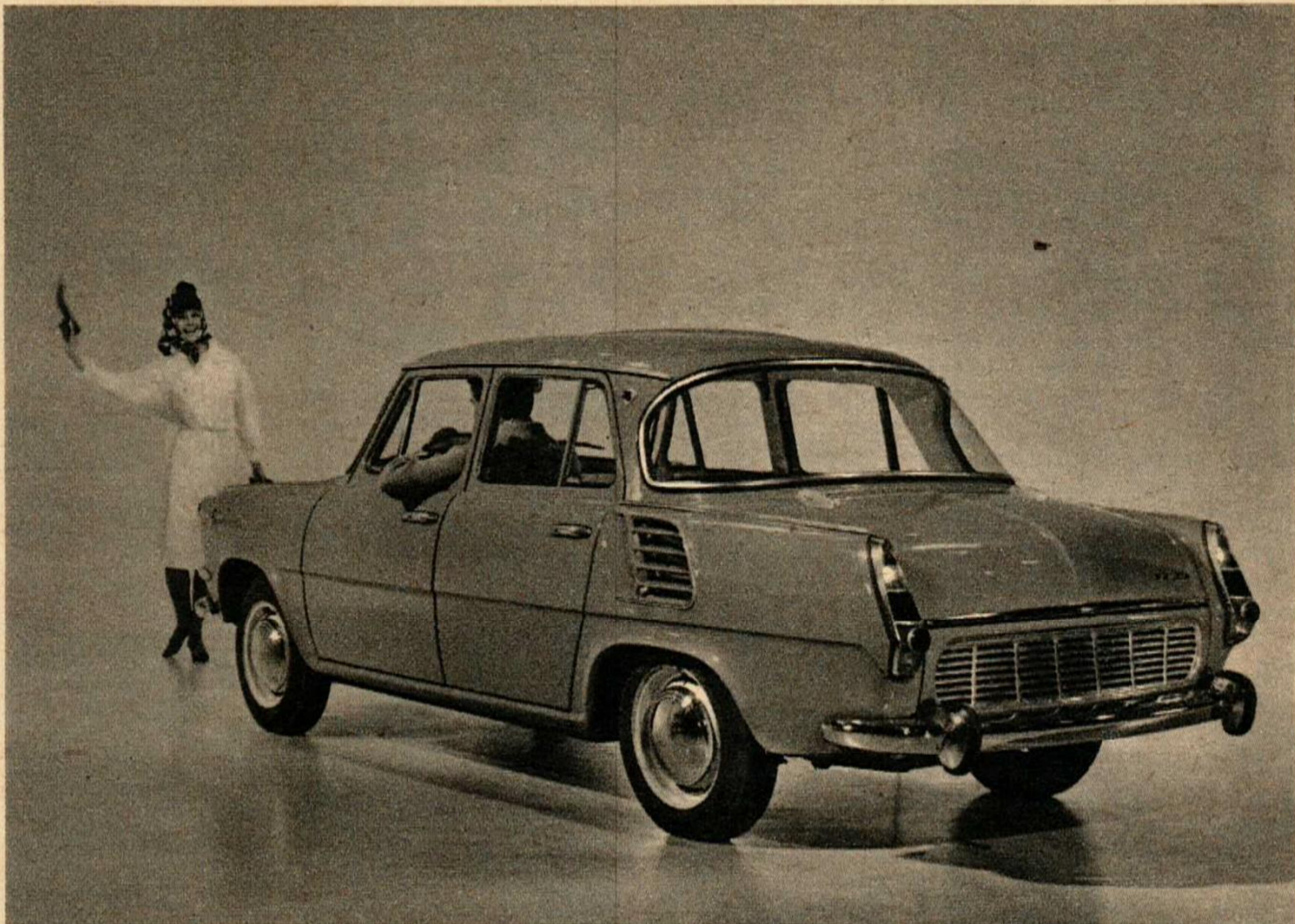




FICHE TECHNIQUE :

LA SKODA 1000 MB

CETTE nouvelle voiture diffère fondamentalement de la conception traditionnelle des voitures tchécoslovaques. Par sa très grande habitabilité et ses dimensions extérieures elle se range parmi les plus grandes voitures de la même cylindrée. La nouvelle voiture Skoda 1000 MB est presque de 20 % plus légère que l'Octavia tout en étant plus grande et mieux équipée. Elle réalise de meilleures performances et elle est plus économique.

La conception ingénieuse de cette voiture et son grand empattement - 2 400 mm - permettent d'exploiter entièrement sa largeur non seulement pour les sièges avant, mais aussi pour les sièges arrière où les passages de roues ne gênent plus. La voiture comporte des emplacements à bagages suffisamment grands, divisés en partie avant, sous le capot ; et en partie arrière, derrière les

sièges arrière. La puissance du moteur est appropriée au poids de la voiture et assure à celle-ci une accélération brillante et une vitesse de pointe appréciable. Le régime de ce moteur : 4 650 tr/mn est relativement faible, ceci pour augmenter la longévité de celui-ci et autorise l'emploi d'un vilebrequin à trois paliers et limite ainsi le bruit du moteur au maximum.

La conduite facile de la voiture est assurée par une boîte de vitesses à rapports pleinement synchronisés, une réalisation exacte de la direction à vis et l'accès aisé du levier de commande et de tous les commutateurs et poignées du siège du conducteur. Les pédales suspendues et la position convenable du levier de frein à main qui se trouve à côté du siège du conducteur y contribuent également.

Caractéristiques : Moteur. A quatre temps, à quatre cylindres, en ligne, distribution des soupapes OHV, refroidi par eau ou par liquide réfrigérant. Il est disposé sur l'essieu arrière, incliné de 30° du plan vertical.

Les généralités du moteur sont les suivantes : alésage 68 mm, course 68 mm, cylindrée 988 cm³, le moteur est carré. Taux de compression 8,3.

Puissance du moteur : 42 CH SAE à 4 650 t/min. Couple maxi 7 m kg à 3.800 t/min. Le mélange de combustible est assuré par le carburateur inversé Jikov 32 BST pourvu d'un bi-starter automatique. L'équipement électrique est de 12 V.

Le distributeur PAL est muni d'un réglage automatique centrifuge avance à dépression. Poids de l'ensemble de moteur : 85 kg.

Mécanisme de transmission.

Embrayage à disque unique, travaillant à sec, dans le volant-moteur. Transmission hydraulique allant de la pédale d'embrayage au mécanisme de débrayage. La boîte de vitesses comporte 4 vitesses avant et une marche arrière. Elle est entièrement synchronisée par une synchronisation sauvegardée.

Rapports de démultiplication selon les vitesses : I - 3,8, II - 2,12, III - 1,41, IV - 0,96, MA - 3,27, démultiplication constante - 4,44.

Essieux. Le pont arrière est oscillant à rotules sur le carter de distribution, les demi-essieux sont en tubes. La divergence des roues arrière fait 0-2 mm.

Le train avant est formé de deux demi-essieux oscillants avec un porte-essieu indépendant qui sert comme support de demi-essieux, suspension, stabilisateur et direction. Le pincement des roues avant varie de 1 à 3 mm. Angle de carrossage des roues 1° 30', angle de chasse 6° 30', carrossage négatif 7° 30'.

Direction. Le volant de sécurité à deux barres est d'un diamètre de 400 mm. L'arbre de la colonne de direction est joint avec la vis de direction par un raccord élastique et assuré contre toute fausse manœuvre de la direction, ainsi que contre le vol du véhicule, par une serrure de direction spéciale.

Freins, roues, pédales. Le frein à pied agit sur les quatre roues. C'est un frein hydraulique à mâchoires. Les tambours de frein ont un diamètre de 230 mm ; les garnitures ont 40 mm de large. La surface de freinage totale fait 770 cm² ce qui est de 100 cm² plus que la voiture Octavia.

Le frein à main est mécanique, la transmission du levier sur les mâchoires se fait à l'aide de câbles à travers des poulies de compensation.

Les roues sont en tôle à disques. Le disque est soudé avec la jante et il peut être

équipé de pneu avec chambre ou sans chambre à air.

Refroidissement. Le radiateur tubulaire de construction courante est placé à l'arrière à côté du moteur où il est joint directement à l'orifice d'entrée de l'air sur la paroi du moteur. Pour le refroidissement est choisi le système de surpression. La température du liquide de refroidissement est commandée par un thermostat.

Carrosserie. Entièrement métallique, fermée à quatre places et à quatre portes. Elle se compose d'un squelette porteur intérieur de tôles de flanc-panneaux, dont on monte une construction portante. Le toit fait partie de ce squelette portant. Les organes du châssis sont joints au squelette qui les porte tout en étant renforcé par eux. Le réservoir d'essence d'une contenance de 32 litres est placé à l'avant de la voiture dans l'espace à bagages.

Chauffage et aération. Le chauffage est alimenté par le liquide de refroidissement du moteur. Il est placé à l'intérieur de la voiture au-dessous du siège arrière. L'intensité du chauffage peut être réglée. Les glaces descendent dans les portes avant et les déflecteurs permettent d'aérer la voiture sans craindre les courants d'air. L'efficacité du chauffage est grande : à la température extérieure de -20° le pare-brise reste parfaitement transparent et la température dans la voiture est de +20° C.

Toutes ces caractéristiques font de la Skoda 1000 MB une voiture intéressante.

La Skoda 1000 MB, vue sur sièges avant et tableau de bord.

