

LE NEIMAN

'' il ne faut pas croire tout ce que l'on vous dit, même si ce n'est pas forcément faux . . . ''

''il y a une grande différence entre connaître le chemin, et arpenter le chemin . . . ''

Depuis la remise sur route en 2020, j'ai passé les 45000 km, loin de moi l'idée de penser que tout n'était pas déverminé, et pourtant . . .

Synopsis.

Début Janvier, je me rend dans le haut Var à une réunion mensuelle toujours sympathique qui a l'avantage de m'offrir des routes parfaitement adaptées à mon auto ; au démarrage du retour, je constate avec effroi un comportement anormal du démarreur, il semble vouloir rester en prise une fois le moteur en marche. Après 3 tentatives, ça tourne normalement, sauf dans ma tête où les scénarios les plus sombres se présentent successivement jusqu'au retour au bercail. A 100 m de la maison, au passage d'un dos d'âne, le démarreur se met en route.

Stop immédiat, je coupe tout ; puis je tente un redémarrage qui sera ok, puis je parviens à rentrer, le moral dans les chaussettes.

Dépose du Démarreur : il avait été visité deux ans avant par un ''spécialiste'' ; je constate que le solénoïde est très paresseux ! à l'ouverture, le noyau est enduit d'une graisse noire très pâteuse qui le ralenti fortement ; donc nettoyage, contrôle des bagues et des charbons, graissage, fermeture, test = ok. (Là, je fais court, le sujet n'étant pas le démarreur.)

Ce Dimanche, la météo propose une éclaircie et j'en profite pour aller me poser au Cannet des Maures, village accueillant s'il en est. A l'arrivée sur le parking de qualité modeste, le démarreur se met en route ! Stop immédiat, je constate cependant l'arrêt du démarreur dès que je commence à tourner la clé de constact ; je redémarre, tout paraît ok. En fin de matinée, je rentre à la maison en serrant les fesses, prenant bien soin de ne pas toucher à la clé de contact.

Et je dépose le Neiman, non sans avoir baroudé sur le net un bon moment, à la recherche d'info concernant cette petite ''boîte noire'' ; il y a d'excellentes choses à découvrir, des supers vidéos, des notices d'époque, des REX, et quelques sujets sur le FAR. Le site de PhL est inaccessible à cet instant, c'est sur, c'est un coup de Vladimir . . . ben je vais pas me laisser faire !

Dépose.

Ils disent : tu mets en position garage, tu enlèves la vis de 4 mm et les fils, tu appuies avec une tige de 2 mm dans le petit trou du support du boîtier, et ça sort.

Ben non ! et il ne veut pas du tout, ça bouge un peu, rien d'autre !

Tu appuies avec la tige de 2 mm, tu sens bien que ça pousse quelque chose, mais ça sort pas !

Alors, j'ai convoqué l'ami Patience, prénom Zénitude, et on a causé : je l'ai déposé en 2010, et reposé en 2019, je dois pouvoir renouveler l'opération ; je ne peux dire le temps nécessaire, disent un bon moment de palpations, de tests, de mots doux, d'efforts (parce que à un moment, la force est nécessaire. . .), peut-être 45 mn, et le bébé se présente à ma grande surprise ; direction l'établit.

Examen.

Avant toute chose, je connecte deux fils (Bie & D) à mon fidèle appareil de contrôle, et je tourne la clé ; bouhai, ben il y a contact, quoi attendre d'autre ?

Ben je multiplie l'opération X10, pour voir ; au N°6, l'aiguille ne revient pas à 0 , elle hésite, puis pareil au N°8 ???

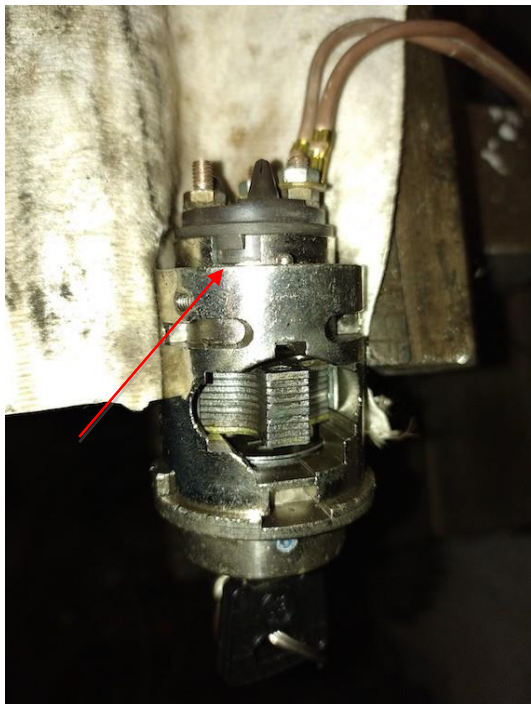
Et cette clé ne tourne pas vraiment facilement, d'ailleurs, elle est un peu fissurée . . .

Dépose du boîtier de contacts.

Déposer les deux petites vis de 4 mm, la capsule métallique se retire et le petit boîtier est disponible, tout joli en super état ; même test du boîtier seul X30 , = RAS , tout va bien !
En voilà une nouvelle qu'elle est bonne !! mais alors, quid de l'origine de mon problème ??

Présentation du boîtier de contacts dans le Neiman.

Je repositionne le boîtier de contacts dans le Neiman, pour constater que le détrompeur côté Neiman a été agrandi, le boîtier de contacts peut tourner sur environ 5 mm !!



Je n'avais pas démonté cette partie lors de la remise en état de la voiture.

Cette modification a été faite à la scie à métaux, il y a une marque de cette dernière sur le Neiman.

Bien sur, les tests suivants vont rapporter la possibilité de commander le démarreur à une position très(très) proche du contact...= CQFD.

La probable raison de cette intervention que je qualifie de débile se dégagera un peu plus tard dans l'investigation.....



Reprise de la position du détrompeur par confection d'une cale Alu de 1,5 mm d'épaisseur pour combler l'espace inutile.

Le boîtier de contacts ne tourne plus.

Examen du corps du Neiman.

Oui, cette clé est dure à la rotation, d'ailleurs elle est un peu fissurée à la partie la plus fine . . .

Action 1 > douche au WD40 , une quantité de crasse sort du bébé, j'insiste et le laisse reposer une nuit tête à l'envers.

- Action 2 > douche au lubrifiant chargé PTFE, ça mousse un max et encore de la crasse qui s'évacue. La clé tourne "normalement", les masses de verrouillage claquent secs à chaque mouvement ; la clé s'insère comme aux premiers jours . . .
- Action 3 > à l'aide d'un pinceau de maquettiste, j'enduit de graisse toutes les parties accessibles du système de blocage interne ; là encore, grosse amélioration ; le claquement du verrouillage est plus sourd, amorti par la graisse.

Ré-assemblage et tests.

Cela consiste simplement à remettre la capsule de fond à l'aide de ses deux vis de 4 mm.

J'effectue deux séries de X30 de tests en prenant soin d'estimer la course de la clé avant fermeture du contact, pour chaque manœuvre ; la moyenne estimée est à 80 à 85 % de la course de fermeture du contact, ce qui est très favorable à un bon comportement dans le temps.

Observation du système de blocage vs documentation technique.

La fameuse position "Garage"; tous les Neiman ne se comportent pas de la même façon, c'est sur !

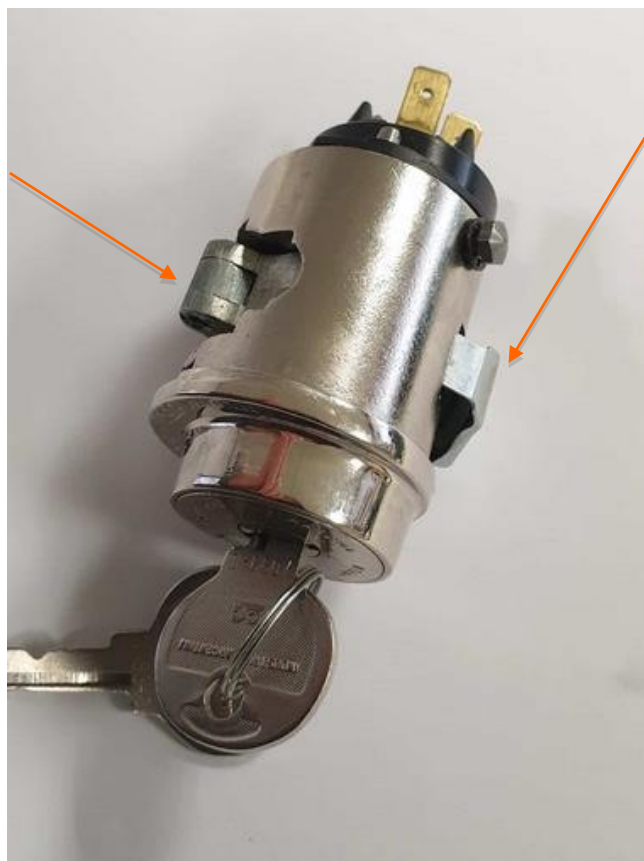
Nota : je rapporte ici ce que j'ai constaté, je mets les photos, je commente, rien d'autre.

Identification des deux parties critiques.

Doigt de verrouillage(DV).

C'est cette partie qui , étant sortie, verrouille la colonne de direction.

Pour extraire le barillet, il faut donc que cette partie soit rentrée.



Clip de Maintien (CM).

Ce clip maintient le ressort de commande, lequel verrouille et actionne les différents modes du Neiman.

Le CM est mobile pour se rétracter au niveau du barillet et permettre ainsi l'extraction ou l'insertion.

C'est pour cela que l'effort est à un moment nécessaire.

Les différentes positions de mon Neiman.

La position Marche.



Dans cette position, on constate que le DV est rentré à fond, en deçà du diamètre du barillet.

Il s'agit d'une caractéristique de construction.

Le pendant de cette situation est que le ressort de commande appui fortement sur le CM, ce dernier ne peut donc plus se rétracter.

Dans cette position, l'insertion, ou l'extraction du barillet n'est donc pas possible.

La position Garage.

Là, je distingue deux positions .

Il y a la position Garage donnée par le boîtier, verrouillée par le ressort quand tu tournes la clé.

Puis, il y a ce que je nomme la position Garage Maintenu (GM).

Voir la suite . . .

La position Garage (donnée par le boîtier).

Dans cette position, donnée par le boîtier, deux constats :

Il existe un décalage entre le marquage "Garage" de la face avant du boîtier, et la position de la clé.

Le DV est sorti, cela interdit donc l'extraction, ou l'insertion du boîtier.



Il ne s'agit que d'un constat, rien d'autre !

La position Garage Maintenue.

En jouant un peu avec le barillet, on constate que lorsque la clé est maintenue sur l'index Garage de la face avant du boîtier, alors le DV est en position semie-rentree, permettant ainsi l'extraction ou l'insertion du boîtier; dans le même temps, à l'opposé, le ressort de commande étant insuffisamment compressé, permet alors le déplacement du CM vers l'intérieur. Ces deux déplacements conjugués permettent alors l'insertion ou l'extraction du boîtier.



La clé est maintenue (forcée) face à l'index Garage de la face avant du boîtier.

Dans cette position, on constate que le DV affleure le diamètre du boîtier.

Repose du Neiman.

Fort de mes analyses, la remise en place de mon Neiman a duré entre 5 et 10 mn, et plus de temps à remettre les fils.

La clé tourne avec une facilité qui me fait regretter l'absence de cette intervention lors de la remise en état de la voiture ; je m'étais contenté de quelques gouttes d'huile dans le barillet, ce qui déjà avait apporté un plus bienvenu.

Commentaires.

Bien sur, le temps dira si l'intervention est efficace, mais là, je reste optimiste.

Merci à ceux qui ont déposé les informations que j'ai pu lire sur le net avant mon intervention, j'ai pu constater que l'intérieur du Neiman est robuste et de bonne qualité, bien pensé, nécessitant un minimum de maintien, mais un maintien quand même. Si tu constates que ta clé devient dure, ou que tu forces dessus pour atteindre la position Démarreur, que ta clé est fissurée, alors prévois une dépose pour effectuer un nettoyage-graissage.

Quand à celui qui a modifié le détrompeur sur mon boîtier (donc avant 1983 . . .), je pense qu'il a fait cela parce que déjà, à cette époque, la rotation du Neiman était devenue dure et qu'il était difficile d'atteindre la position démarreur ; en déplaçant le détrompeur, cela a gagné en course, c'est resté en l'état et moi, j'ai fait avec quelques gouttes d'huile de temps en temps, ce qui est bien insuffisant !

Dans le fond du Boîtier, derrière le boîtier des contacts, il apparaît le numéro de la clé :



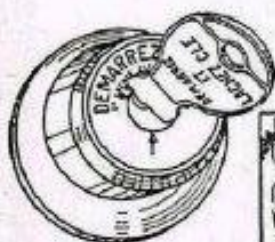
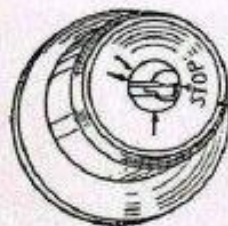


Fig. 5

POSITION SECURITE :
Allumage coupé et
démarrage coupé.
Clé retirée - Direction
libre pour manœuvrer.

POSITION GARAGE :
Allumage coupé et
démarrage coupé.
Clé retirée - Direction
libre pour manœuvrer.

POSITION MARCHE :
Allumage en circuit.
Clé bloquée dans la
serrure.

DEPART

Enfoncer complètement
la clé, tourner à droite
et à fond des que le
moteur tourne, lâcher
la clé qui s'arrête au-
tomatiquement dans la
position "marche".

ATTENTION : Si vous maintenez la clé trop longtemps et inutilement sur la position démar-
rage, le démarreur peut griller. De même, si vous tenez un dur ou départ, sollicitez légèrement
la volant en tournant le clé, la déformation des pneus sur le sol tendant à coincer la pène
de l'Antivol.

ARRET : Tourner la clé à gauche d'un demi-tour et la retirer. **Braquer jusqu'au blocage.**

GARAGE : Tourner la clé à gauche d'un quart de tour et la retirer sur la flèche "Garage".

L'Antivol est livré avec 2 clés. **Noter sur la carte prise le numéro porté sur les clés.**
Garder séparément le clé de réserve.

Le numéro de la clé est gravé sur le disque au-dessous de l'interrupteur. Pour le repérer,
il faut enlever l'interrupteur. Une clé de réserve sera livrée contre justification de la propriété
du véhicule.

Pour toute autre voiture, non munie de collier par le constructeur, le montage de l'Antivol
s'effectue suivant les indications de nos notices envoyées sur demande.

Société d'Exploitation des Brevets NEIMAN S.A.

51, Avenue de Neuilly — NEUILLY-SUR-SEINE — MAILLOT 64-88

Mars 1966

Anc. Imprimerie Collin, 6, r. Cronstadt, Paris 15°

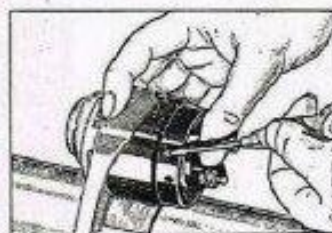


Fig. 6

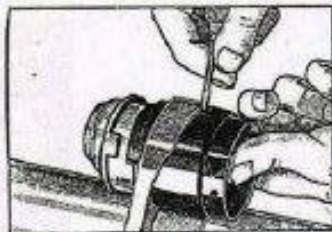


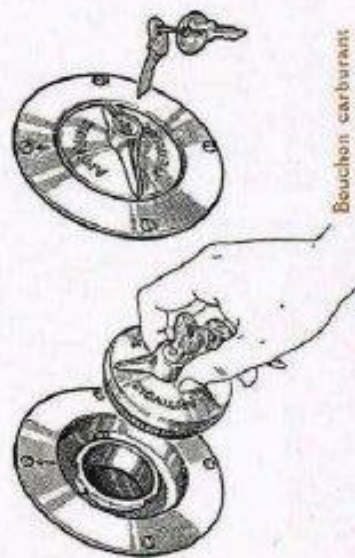
Fig. 7

**Seul le possesseur de la clé
peut démonter la cartouche.**

Couper la batterie.

1° Retirer la clé dans la position "Garage" (fig. 5).
2° Refouler l'ergot conique avec un petit tournevis de
2 mm., après avoir débranché les 4 fils (fig. 6), et pousser
légèrement sur l'interrupteur pour que l'ergot quitte le
logement qu'il occupait dans le collier.

3° A l'aide du tournevis de 2 mm., comprimer le
ressort plat à travers le trou prévu dans le collier, en
poussant en même temps sur l'interrupteur (fig. 7).



Bouchon carburant