CHRYSLER

LE BARON

Instructions d'utilisation
et informations produit

Introduction

Les informations contenues dans le présent manuel ont été préparées avec l'aide de spécialistes de la mécanique et du service après-vente. Une lecture attentive de ce manuel vous informera sur le fonctionnement de votre nouveau véhicule et sur l'entretien nécessaire.

Après avoir lu ce manuel, placez-le dans la voiture à portée de la main ; lors de la revente de votre véhicule, laissez-y le présent manuel.

Il est primordial, pour Chrysler International et ses distributeurs, que votre véhicule vous donne entière satisfaction. Si vous éprouviez des difficultés en matière de garantie ou de service après-vente, n'hésitez pas à en discuter avec la direction de votre firme concessionnaire.

Chrysler International se réserve le droit de modifier la conception et les caractéristiques de ses produits, et/ou d'apporter à ceux-ci des compléments ou des améliorations, sans être tenue de modifier ni d'améliorer de manière analogue les produits déjà fabriqués.

Comment utiliser ce manuel

Recherchez dans la table des matières (page de droite) le chapitre contenant les renseignements qui vous sont nécessaires.

Ouvrez le bord du manuel de manière à faire apparaître les barres noires marquant le début des chapitres. Ensuite, en vous servant des barres-index de la page 1, ouvrez le manuel au chapitre qui vous intéresse.

LE CONTENU DE CE MANUEL EST BASE SUR LES INFORMATIONS LES PLUS RECENTES DISPONIBLES AU MOMENT DE L'AUTORISATION DE PUBLIER. NOUS NOUS RESERVONS LE DROIT DE PUBLIER DES REVISIONS A TOUT MOMENT.

VOIR LA NOTICE IMPORTANTE DE LA DERNIERE PAGE (VERSO DE LA COUVERTURE)

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1

AVANT DE CONDUIRE VOTRE VEHICULE

TABLE DES MATIERES

QUELQUES MOTS A PROPOS DE VOS CLEFS

Une petite plaquette métallique numérotée est jointe à chaque jeu de clefs. Le numéro qui y figure peut être utilisé pour commander des jeux de rechange auprès de votre concessionnaire ou d'un serrurier. Après avoir noté le numéro, mettez la plaquette métallique en lieu sûr. Si vous n'avez pas reçu de plaquette numérotée avec vos clefs, demandez le numéro de celles-ci à votre concessionnaire.

La clef de contact ouvre aussi les portières avant. L'autre clef ouvre le hayon arrière.

Contact et verrouillage du volant

La clef de contact ne peut être insérée et retirée qu'en position LOCK (Verrouillage).

Pour pouvoir mettre la clef de contact en position LOCK, il faut appuyer sur le bouton situé devant la serrure de contact.

IMPORTANT : *Lorsque vous quittez le véhicule, retirez toujours la clef de contact et fermez à clef toutes les portières.*

Alarme «Clef sur le contact»
Si l'on ouvre la portière du conducteur alors que la clef est encore sur le contact, un signal sonore vous rappelle d'ôter la clef.

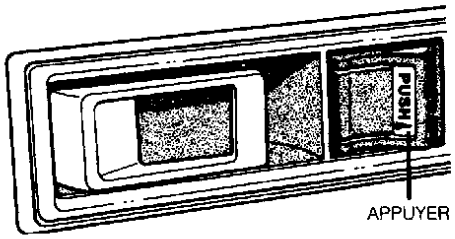
Eclairage de la serrure de contact
Lorsque l'on ouvre la portière du conducteur, le bouton de contact s'éclaire. La lumière reste allumée pendant 20 secondes environ, afin de vous aider à insérer la clef de contact.

SECURITE ANTIVOL
Plus d'un million de véhicules furent volés l'an dernier !

Dans de nombreux pays, il est interdit de quitter un véhicule automobile en y laissant la clef de contact. Votre nouveau véhicule est équipé d'excellents dispositifs de sécurité. Utilisez-les !

Etiquettes et plaquettes antivol
La législation concernant le vol de véhicules motorisés exige que le numéro d'identification de chaque véhicule soit repris sur certaines pièces importantes. Le but d'une telle législation est de réduire l'importance des vols de véhicules et d'aider à retrouver les pièces volées. Evitez donc de modifier ou d'ôter les étiquettes ou les plaquettes qui pourraient être fixées sur différentes pièces de votre véhicule.

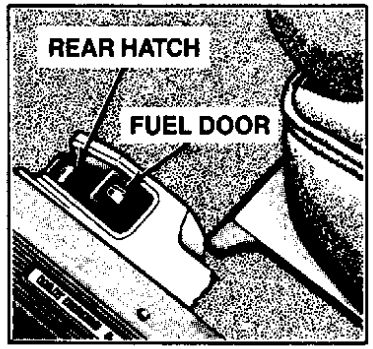
VERROUILLAGE DES PORTIERES
Pour verrouiller les portières avant, appuyez sur la partie avant du levier à bascule. Si ce levier est en position «Verrouillé» lorsque vous fermez la portière, celle-ci ne pourra être rouverte qu'au moyen de la clef. Vérifiez donc soigneusement, avant de fermer les portières, si vous n'avez pas laissé les clefs à l'intérieur.



Serrures télécommandées (Option)
Un contact de verrouillage marqué «LOCK» est monté sur chacun des accoudoirs de portière. En actionnant ce commutateur, vous verrouillez ou déverrouillez les portières.

Vitres électriques (Option)
Grâce aux commandes montées dans la console centrale, le conducteur peut ouvrir ou fermer à son gré toutes les fenêtres du véhicule.

Ouverture et fermeture du coffre à bagages
La serrure du coffre est actionnée depuis l'extérieur du véhicule au moyen de la clef à tête ronde. Il est possible d'ouvrir le coffre de l'intérieur en tirant vers le haut un levier de télécommande situé à gauche du siège du conducteur, à côté du seuil de la portière.



Par mesure de sécurité, cette télécommande peut être rendue inopérante au moyen d'un levier incorporé au mécanisme de verrouillage du coffre. Si, avant de fermer le coffre, vous poussez ce levier vers le centre, la télécommande d'ouverture ne fonctionnera pas.

Ouverture du volet du réservoir à essence
Le volet du réservoir à essence peut être ouvert de l'intérieur du véhicule au moyen d'un levier de télécommande. Ce levier se trouve à gauche du siège du conducteur, à côté du seuil de la portière ; il est identifié par un pictogramme représentant une pompe à essence.

Ouverture de secours du réservoir à essence
Un câble d'ouverture de secours du volet du réservoir à essence aboutit du côté droit du coffre à bagages.

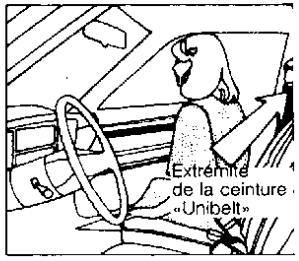
ACCESSOIRES DE PROTECTION DES OCCUPANTS EN CAS D'ACCIDENT
Ceintures de sécurité
Servez-vous toujours des ceintures de sécurité. Leur utilisation correcte réduit de manière importante le risque de blessures ou traumatismes graves en cas d'accident.

Les ceintures de sécurité vous protègent à la fois contre le risque d'éjection du véhicule et contre le risque de projection à l'intérieur du véhicule.

Ceintures «Unibelt» (à enrouleur latéral)

Le siège du conducteur et celui du passager sont munis de ceintures continues «UNIBELT» à enrouleur. Cet enrouleur est sensible à l'inertie, de manière à ne bloquer la ceinture *qu'en cas d'impact ou d'arrêt brutal.* Ceci permet à la ceinture, en temps normal, de suivre les mouvements de celui qui la porte. *L'enrouleur ne se bloque pas si vous tirez rapidement la ceinture à la main.*

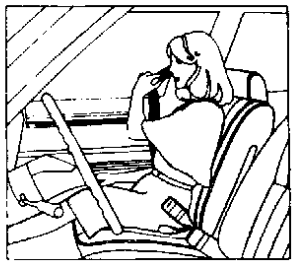
Mode d'emploi des ceintures «Unibelt»



1

1. Entrez dans le véhicule et fermez la portière. Asseyez-vous bien droit et bien en arrière et réglez la position du siège. Remarquez l'extrémité métallique de la ceinture en position de rangement.

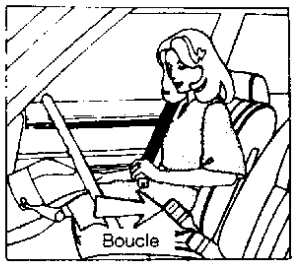
2. Saisissez l'extrémité métallique et faites-la glisser le long de la ceinture aussi loin qu'il est nécessaire pour permettre le verrouillage de la ceinture. Après quelques essais, ce geste deviendra automatique.


2

3. Tout en tirant la ceinture le long de vos hanches et par-dessus votre épaule, déplacez l'extrémité métallique vers sa boucle, située à portée de main entre les deux sièges.

Insérez l'extrémité métallique de la ceinture dans sa boucle jusqu'au déclic.

Ne portez jamais la ceinture-baudrier sous le bras ni d'aucune autre manière non appropriée. L'usage incorrect de la ceinture peut augmenter le risque et la gravité d'un accident corporel.



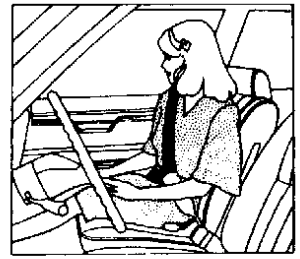
3

4. Placez la partie abdominale de la ceinture de telle manière que la partie supérieure de celle-ci passe en travers de vos cuisses, immédiatement contre vos hanches. Le jeu de la ceinture sera automatiquement rebobiné par l'enrouleur. Si vous désirez augmenter la tension de la partie abdominale de la ceinture, tirez vers le haut sur la partie «baudrier», comme l'indique l'illustration. *Une ceinture bien tendue vous évitera de glisser sous la ceinture en cas de collision.*

4

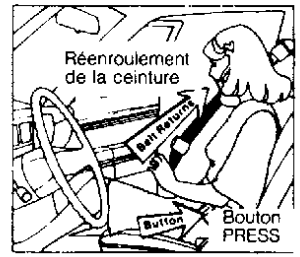
5. Placez la ceinture-baudrier sur votre poitrine, de telle manière qu'elle vous soutienne confortablement et ne repose pas sur votre cou. Le jeu éventuel de la ceinture sera repris par l'enrouleur.

Si la ceinture-baudrier serre trop fort, tirez-en deux à trois centimètres (environ un pouce) hors de l'enrouleur : juste assez pour pouvoir placer votre poing fermé entre votre thorax et la ceinture. L'enrouleur respectera ce faible jeu.


5

Le jeu de la ceinture baudrier doit être réduit au minimum. Une ceinture trop lâche ne vous retiendrait pas efficacement en cas d'accident.

En temps normal, la ceinture-baudrier permet au haut du corps de se mouvoir librement. Des mouvements de grande amplitude peuvent réclamer un nouveau réglage du jeu de la ceinture. En cas d'accident, l'enrouleur se bloquera.



6

6. Pour défaire la ceinture, appuyez sur le bouton rouge «PRESS» (Appuyer) sur la boucle. La ceinture se réenroule d'elle-même en position de rangement à l'ouverture de la portière.

Si nécessaire, faites glisser l'extrémité métallique de la ceinture le long de la partie textile de celle-ci, de manière à lui permettre de se rétracter complètement.

Sièges arrière
Ceintures abdominales

Les sièges arrière sont équipés de ceintures abdominales. Celles-ci doivent être portées de telle manière que leur partie supérieure passe juste au-dessus des cuisses, au contact des hanches. Pour réduire le risque de glissement sous la ceinture en cas d'accident, celles-ci doivent être aussi tendues que possible, sans toutefois être une source d'inconfort ; leur réglage doit se faire *en étant assis bien droit et bien au fond du siège.*

Le réglage des ceintures centrales arrière se fait comme suit : pour les allonger, inclinez la plaque de verrouillage par rapport à la partie textile de la ceinture et tirez ; pour les raccourcir, tirez sur l'extrémité libre de la ceinture.

Les ceintures latérales arrière sont munies d'enrouleurs automatiques. Ceux-ci se bloquent si l'on tire brusquement sur la ceinture. Pour porter la ceinture, extrayez-la de son enrouleur par un mouvement continu, en la tirant vers le haut et vers l'avant par rapport au siège. Lorsqu'elle a atteint sa longueur maximum, passez-la devant vous et insérez la plaque de verrouillage de la ceinture dans la boucle jusqu'au déclic. Si vous n'avez pas suffisamment allongé la ceinture pour pouvoir la fermer, laissez-la se réenrouler complètement. Ceci débloquera l'enrouleur et vous permettra d'en extraire une plus grande longueur de ceinture. Après l'avoir fermée, serrez la ceinture en la tirant de manière à la faire rentrer dans l'enrouleur, jusqu'à ce qu'elle vous tienne bien les hanches.

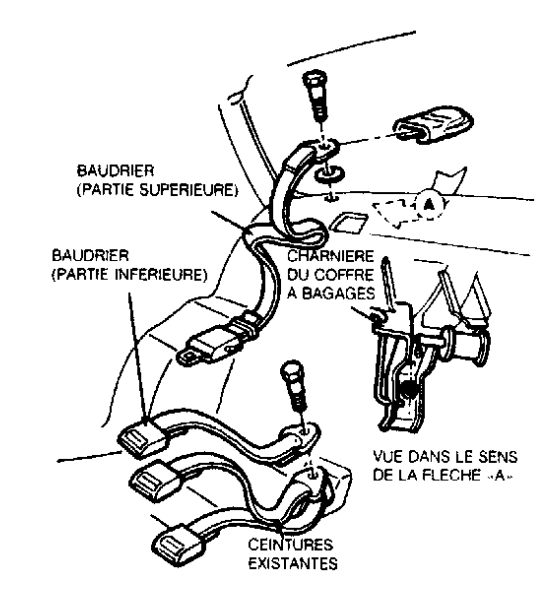
N'utilisez jamais la même ceinture pour plus d'une personne à la fois.

CEINTURES-BAUDRIER ARRIERE (OPTION)

Si vous transportez des passagers à l'arrière de votre véhicule, votre concessionnaire peut installer des ceintures-baudrier (diagonales) aux places latérales arrière, en plus des ceintures abdominales existantes. L'emploi de ceintures combinées (abdominale + diagonale) peut améliorer la protection des occupants du véhicule dans certains types d'accidents.

La figure ci-après montre l'emplacement des ancrages des ceintures-baudrier pour les places arrière gauche et droite. Lors de l'installation des ceintures, des plaques de renfort spéciales doivent être ajoutées aux points d'ancrage supérieurs. Les ceintures-baudrier arrière sont en vente chez votre concessionnaire.

Chrysler International vous conseille de faire installer ces ceintures par votre concessionnaire.



Emploi des ceintures-baudrier arrière

Pour utiliser les ceintures diagonales arrière, fermez d'abord la ceinture abdominale. Asseyez-vous bien droit et placez la ceinture abdominale sur les hanches, aussi bas que possible. Ne portez pas la ceinture abdominale haut sur l'estomac. Ensuite, prenez en main l'extrémité métallique de la ceinture-baudrier et inclinez-la par rapport à la ceinture pour allonger celle-ci. Insérez la plaque métallique dans la boucle. Tirez sur l'extrémité libre de la ceinture pour en adapter la longueur à votre corps.

IMPORTANT : *La ceinture diagonale doit être portée aussi serrée que possible sans toutefois être une source d'inconfort. Si la ceinture a du jeu, votre protection en cas d'accident sera moindre. NE PORTEZ JAMAIS LA CEINTURE-BAUDRIER (DIAGONALE) SANS PORTER EGALEMENT LA CEINTURE ABDOMINALE.*

Port des ceintures pendant la grossesse

Chrysler International conseille aux femmes enceintes d'utiliser les ceintures de sécurité disponibles. Ceci réduira le risque de blessure ou de traumatisme tant à la mère qu'à son futur enfant. Dans ce cas, la ceinture abdominale doit être portée au niveau des cuisses et aussi près des hanches que possible, *mais pas au niveau de la taille.*

Rallonge pour ceinture de sécurité
Si, même en l'allongeant au maximum, la ceinture de sécurité est encore trop courte, votre concessionnaire peut vous fournir une rallonge. Celle-ci ne doit être utilisée que lorsque la ceinture existante, même à sa longueur maximum, est encore trop courte. Lorsque vous ne l'utilisez pas, cette rallonge doit être retirée et mise de côté, car son emploi inconsidéré pourrait gêner le bon fonctionnement de l'enrouleur.

PROTECTION DES JEUNES ENFANTS
D'après les statistiques d'accidents, les enfants courent moins de risques en étant convenablement attachés sur le siège arrière plutôt qu'à l'avant. Lorsque vous transportez des enfants dans votre véhicule, placez-les à l'arrière dans un siège d'enfant, ou s'ils sont assez grands, faites-leur utiliser les ceintures de sécurité. En cas d'accident, le fait de ne pas utiliser un système de ceintures de sécurité approprié peut se traduire par un risque de blessures graves, voire mortelles pour votre enfant.

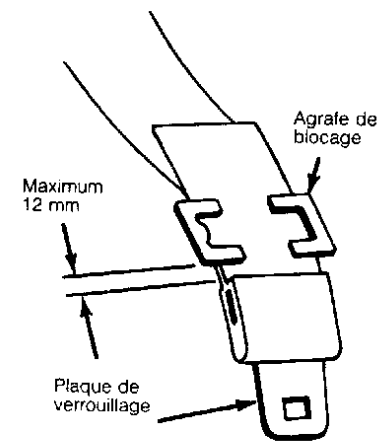
Bébés et petits enfants
Les bébés de moins de 9 kg (20 lb) environ doivent être transportés dans un couffin approprié. Pour les enfants de plus de 9 kg, servez-vous d'un siège d'enfant de bonne qualité. L'un comme l'autre sont en vente chez votre concessionnaire Chrysler.

Avant d'acheter un siège d'enfant ou un autre dispositif de sécurité, assurez-vous qu'il porte le label adéquat d'homologation garantissant sa conformité aux normes de sécurité pour les véhicules motorisés.

Assurez-vous également que les dispositifs de sécurité que vous achetez conviennent au poids et à la taille de votre enfant. Des informations à ce sujet peuvent généralement être obtenues en consultant le mode d'emploi du dispositif en question.

Après vous être procuré un dispositif de sécurité pour enfants, obéissez scrupuleusement aux instructions qui l'accompagnent. *A défaut, votre enfant peut être victime d'un accident grave ou même mortel.*

Agrafe de blocage pour ceinture
Lorsque vous utilisez un siège d'enfant, soit au milieu du siège arrière, soit à l'avant, la ceinture de sécurité correspondante doit être munie d'une agrafe de blocage. Si votre siège d'enfant n'est pas vendu avec une telle agrafe (voir figure ci-dessous), procurez-vous en une, soit dans le magasin où vous avez acheté votre siège d'enfant, soit chez votre concessionnaire Chrysler. Votre enfant peut être victime d'un accident grave ou même mortel, dans le cas de non-utilisation de l'agrafe alors que le siège était en place.



Lorsque vous utilisez l'agrafe de blocage au milieu du siège arrière, installez le siège d'enfant conformément aux instructions qui l'accompagnent. Assurez-vous que la ceinture est bien ajustée au siège d'enfant. Prenez la ceinture en main, ainsi que la plaque de verrouillage, et ouvrez la ceinture sans laisser la plaque de verrouillage glisser le long de la partie textile de la ceinture.

Installez l'agrafe de blocage comme l'indique la figure ci-dessus. Placez l'agrafe le plus près possible de la plaque de verrouillage à moins de 12 mm.

Bouclez la ceinture et vérifiez qu'elle immobilise convenablement le siège d'enfant.

IMPORTANT : *Dans le but de contribuer à réduire la gravité des accidents, ôtez l'agrafe de la ceinture lorsque celle-ci est utilisée sans le siège d'enfant. Le siège d'enfant devra être placé au centre du siège arrière chaque fois que cela est possible.*

Enfants trop grands pour les sièges d'enfant
Les enfants trop grands pour les sièges d'enfant et capables de se tenir assis tout seuls, doivent utiliser les ceintures abdominales ou «trois points» disponibles. Pour une meilleure protection en cas d'accident, la ceinture «trois points» (combinée abdominale et diagonale) est préférable. Des ceintures diagonales sont disponibles chez votre concessionnaire pour être ajoutées aux ceintures abdominales des places extérieures arrière. Si le baudrier touche le visage ou le cou de votre enfant, faites-le asseoir plus au centre du véhicule. Si le contact avec la ceinture n'est toujours pas satisfaisant, installez-le à l'arrière et faites-lui utiliser la ceinture abdominale.

Vérifiez que l'enfant soit assis droit dans le siège et qu'il porte la ceinture aussi bas et aussi serrée que possible sur les hanches. Contrôlez périodiquement le réglage et la position de la ceinture ; celle-ci pourrait avoir été déplacée par les mouvements de votre enfant.

LES SIEGES

Réglage des sièges
Les leviers de blocage des sièges sont situés à l'avant de ceux-ci, près du sol. Débloquez le siège en poussant le levier vers l'extérieur, puis poussez le siège en avant ou en arrière jusqu'à la position désirée.

Après avoir lâché le levier, assurez-vous que le siège s'est bien verrouillé en essayant de le faire avancer et reculer au moyen de la pression de votre corps.

Remarque : *Ne réglez pas un siège à commande manuelle pendant la marche du véhicule.*

Accès aisé aux places arrière (Option)
Pour faciliter l'accès aux places arrière, les sièges avant peuvent être poussés vers l'avant lorsque leur dossier est replié. Ils se verrouillent en place lorsque l'on relève le dossier.

Sièges-baquets inclinables
L'inclinaison du siège dépend d'une commande située du côté extérieur du siège (côté portière). Pour incliner le dossier du siège vers l'arrière, penchez-vous d'abord légèrement en avant, puis tirez le levier vers le haut, poussez ensuite le dossier du siège jusqu'à l'inclinaison souhaitée et relâchez

enfin le levier. Pour faire revenir le dossier du siège en position normale, tirez simplement le levier vers le haut tout en vous penchant en avant.

Remarque : *La ceinture de sécurité protège au mieux son porteur lorsque le siège inclinable est en position verticale. Toute inclinaison du siège augmente le risque de voir passer l'occupant sous la ceinture, particulièrement en cas de choc à l'avant ; ceci implique également un plus grand risque d'être blessé par la ceinture ou d'être projeté contre le tableau de bord.*

Sièges arrière pliants (Option)
Pour agrandir le coffre à bagages, les dossiers des sièges arrière se replient vers l'avant. Tirez simplement vers l'avant les verrous situés sur la plage arrière, ce qui vous permettra de replier vers l'avant les dossiers des sièges.

Des mécanismes de verrouillage, placés sur la face avant de la plage arrière, peuvent être actionnés lorsque vous désirez verrouiller le coffre à bagages.

Le coffre à bagages (que les dossiers des sièges arrière soient relevés vers l'arrière ou rabattus vers l'avant) ne doit pas être utilisé comme aire de jeu par des enfants lorsque le véhicule est en mouvement. Les enfants doivent s'asseoir sur les sièges et mettre les ceintures de sécurité.

Appuis-tête
L'emploi d'appuis-tête capitonnés réduit le risque de déplacement des vertèbres cervicales («coup du lapin») en cas de choc à l'arrière du véhicule. Si vous utilisez des appuis-tête réglables, réglez-les aussi haut que vous le désirez mais pas plus bas que le niveau des oreilles.

Les sièges avant sont équipés d'appuis-tête à quatre crans, qui peuvent être inclinés vers l'avant pour en augmenter le confort.

Sur les véhicules équipés de sièges arrière rabattables, les appuis-tête peuvent être réglés dans le sens vertical.

Siège à commande électrique
Sur les véhicules qui en sont équipés, un système électrique permet de régler le siège du conducteur dans six positions

différentes. Ne placez aucun objet sous le siège du conducteur, car cela pourrait en endommager les mécanismes.

RETROVISEURS

Rétroviseur intérieur à deux positions (jour/nuit)

Le rétroviseur doit être réglé afin de permettre une vue centrale par la vitre arrière. Un système à double pivot permet de régler la position du rétroviseur, tant verticalement que latéralement.

L'éblouissement dû aux feux de route des véhicules qui vous suivent peut être réduit en plaçant le petit levier situé sous le rétroviseur en position «Nuit» (vers l'intérieur du véhicule). Pour régler la position du rétroviseur, il est préférable de le placer en position «Jour» (vers le pare-brise).

Rétroviseur extérieur gauche

Pour utiliser au mieux ce rétroviseur, centrez-en la vue sur la file adjacente à celle où vous vous trouvez, avec un léger recouvrement par rapport à la vue fournie par le rétroviseur central.

Rétroviseur extérieur droit

Ajustez le rétroviseur extérieur à miroir convexe de manière à pouvoir tout juste apercevoir le flanc de votre véhicule dans la partie gauche. Ce type de miroir vous fournit un angle de vision beaucoup plus grand à l'arrière et particulièrement dans la file située à droite de celle où vous vous trouvez. Toutefois, prenez garde au fait que les objets vus dans un miroir convexe semblent beaucoup plus petits et plus lointains que ceux aperçus dans un miroir plan. Servez-vous donc du rétroviseur intérieur pour déterminer la taille ou la distance d'un véhicule aperçu dans ce miroir convexe.

Rétroviseurs à télécommande électrique

Le bouton de commande des rétroviseurs est situé à l'intérieur de la porte du conducteur, immédiatement en avant de l'accoudoir ; il peut être incliné vers le haut, le bas, l'avant ou l'arrière pour régler la position des rétroviseurs extérieurs.

Tournez le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre pour régler la position du rétroviseur droit, en sens inverse pour celui de gauche.

Les éléments chauffants des rétroviseurs sont actionnés par la même touche de dégivrage que ceux de la vitre arrière.

Miroirs de courtoisie éclairés (Option)

Des miroirs de courtoisie avec éclairage sont montés au dos des pare-soleil. Pour utiliser le miroir, abaissez le pare-soleil et soulevez le couvercle du miroir. Celui-ci s'éclaire automatiquement lorsque vous soulevez le couvercle et s'éteint lorsque vous le refermez.

CHOIX DE CARBURANTS

Votre véhicule a été conçu pour présenter les qualités routières et le rendement les meilleurs qui soient au niveau de la consommation d'essence.

Pour que votre véhicule conserve ses performances et ne vous cause pas d'ennuis, nous vous conseillons de n'utiliser que de l'essence de bonne qualité.

Les carburants de mauvaise qualité, et notamment les carburants trop volatils, peuvent être la cause de problèmes tels que difficultés au démarrage, calages du moteur, et détérioration des qualités routières du véhicule. Si vous rencontrez ce typede problème, nous vous conseillons d'essayer d'abord de changer de marque d'essence, avant d'envisager de faire réparer votre véhicule.

Véhicules sans turbocompresseur

Utilisez de l'essence super sans plomb ayant un indice d'octane au moins égal à 87. (R + M)/2.

Véhicules à turbocompresseur

L'emploi d'essence «super», sans plomb, d'un indice d'octane égal ou supérieur à 91. (R + M)/2 est conseillé pour ces véhicules, afin d'en obtenir les meilleures performances tout en évitant que le moteur ne «cogne». Si vous ne parvenez pas à obtenir de l'essence «super» sans plomb, vous pouvez à la rigueur utiliser une essence d'un indice d'octane 87. (R + M)/2. Toutefois, avec cette essence à faible indice d'octane, votre véhicule aura de moins bonnes reprises.

Outre l'emploi d'essence d'un indice d'octane convenable, nous vous conseillons d'utiliser de l'essence détergente. L'emploi d'essence fortement détergente réduit l'encrassement des injecteurs et des systèmes d'admission, et conserve à votre véhicule ses excellentes qualités routières. En cas de doute, les essences «super» sans plomb contiennent généralement

plus de détergent que les essences sans plomb «normales» à plus faible indice d'octane.

Si un moteur à turbocompresseur «cogne» (bruit métallique), consultez votre concessionnaire.

Pour tous les véhicules
Les véhicules équipés de systèmes anti-pollution à catalyseur doivent obligatoirement être alimentés uniquement à l'essence super sans plomb. Tous les véhicules ainsi équipés sont munis d'étiquettes sur le tableau de bord et à proximité du bouchon ou du volet du réservoir à essence ; ces étiquettes mentionnent «UNLEADED FUEL ONLY» (Essence sans plomb uniquement). Ces véhicules sont également munis de tuyaux de remplissage d'essence spécialement prévus pour les robinets étroits des pompes délivrant de l'essence sans plomb.

Le système anti-pollution de votre véhicule est conçu pour respecter toutes les législations en matière de gaz d'échappement tout en conservant une consommation d'essence très raisonnable. Les systèmes à catalyseur ne peuvent être utilisés qu'avec de l'essence sans plomb. Non seulement l'essence au plomb détruit l'efficacité du système anti-pollution, mais elle rend également inopérante une partie du système de contrôle du carburant et fait monter votre consommation.

Essences contenant de l'alcool
Votre véhicule a été conçu pour fonctionner au mieux en consommant de l'essence pure. Toutefois, on rencontre également dans le commerce des mélanges essence-alcool. Il est important de connaître le type et la quantité d'alcool qui est mélangé à votre essence. Dans certains pays la nature et la quantité de l'alcool mélangé à l'essence doivent être affichées à la pompe. Si ce n'est pas le cas dans votre pays, nous vous conseillons de vous renseigner auprès de votre station-service habituelle, afin de connaître le type et la proportion d'alcool contenu dans l'essence.

Les deux types d'alcool le plus couramment rencontrés dans les carburants automobiles sont les suivants :

Ethanol — (Alcool éthylique ou alcool de grain) généralement utilisé à raison de 10% d'éthanol pour 90% d'essence sans plomb. Ces mélanges figurent généralement sur les pompes

sous les appellations suivantes : «Amélioré à l'ethanol», «Contient de l'ethanol», «Gasohol, et peuvent être utilisés dans votre véhicule. Toutefois ils peuvent, du fait de leur volatilité généralement plus élevée, avoir une influence néfaste sur le démarrage, les qualités routières et la consommation d'essence de votre véhicule. Si une essence contenant de l'alcool vous cause ce genre de problème, nous vous conseillons, si c'est possible, de rechercher une marque d'essence sans alcool.

Méthanol — (Alcool méthylique ou alcool de bois), utilisé à diverses concentrations dans l'essence sans plomb. Vous pourrez rencontrer des carburants contenant 3% de méthanol ou même plus, allié à d'autres alcools appelés co-solvants.

N'utilisez pas d'essence contenant du méthanol.

L'emploi d'essence au méthanol peut détériorer les qualités routières de votre véhicule, rendre le démarrage plus difficile, et de surcroît, endommager certains éléments essentiels du système de carburation.

Chrysler International décline toute responsabilité quant aux dommages au système de carburation et aux baisses de performances dus à l'emploi d'essence contenant du méthanol. Ceux-ci ne sont pas couverts par la garantie sur les véhicules neufs.

Additifs pour carburant
Il faut éviter d'ajouter sans discernement des additifs «nettoyants» à l'essence. Beaucoup de ces produits destinés à ôter la gomme ou le vernis contiennent des décapants actifs ou d'autres ingrédients similaires qui peuvent endommager les joints et diaphragmes du moteur et de son système de carburation.

Bouchon de réservoir
Le bouchon du réservoir à essence est situé derrière le volet du réservoir, du côté droit du véhicule. En cas de perte ou de déformation du bouchon, assurez-vous que la pièce de rechange utilisée a été conçue pour être utilisée avec ce véhicule. L'emploi d'un bouchon non approprié peut endommager votre système de carburation ou votre système anti-pollution. Arrêtez toujours le moteur avant d'ajouter de l'essence.

ATTENTION
Ouvrez lentement le réservoir pour éviter les projections d'essence.

La volatilité de certains carburants peut provoquer une surpression dans le réservoir, qui peut augmenter alors que le véhicule roule. Cette surpression peut être la cause d'un jet d'essence et/ou de vapeur à l'ouverture du réservoir d'un véhicule chaud. En ouvrant lentement le réservoir, vous laissez aux pressions le temps de s'égaliser et vous évitez les jets d'essence.

Remarque : *Sur les véhicules munis d'un catalyseur antipollution, le tuyau de remplissage du réservoir est fermé intérieurement par un volet situé à environ 50 mm (deux pouces) de l'ouverture du tuyau. Si vous utilisez un jerrycan pour remplir le réservoir, assurez-vous que le bec verseur de celui-ci soit assez long pour forcer l'ouverture de ce volet.*

Ouverture et fermeture du capot avant
Pour ouvrir le capot avant, il faut débloquer deux verrous. Tirez d'abord le levier de déblocage du capot, situé sous le tableau de bord, du côté gauche. Ensuite, manoeuvrez vers le haut le levier situé sous le bord avant du capot, près du centre.

Pour évitez d'endommager le capot en le fermant, ne le forcez pas, mais pressez fermement vers le bas au milieu du bord avant du capot, de manière à enclencher les deux verrous. Ne mettez jamais le véhicule en mouvement sans que le capot ne soit complètement fermé et les deux verrous enclenchés.

RODAGE
Le moteur de votre nouveau véhicule n'a pas besoin d'une longue période de rodage. Conduisez à vitesse modérée pendant les premiers 500 kilomètres (300 milles). Après les premiers 100 kilomètres (60 milles), il est bon de monter jusqu'à 80 ou 90 km/h (50 ou 55 mph) environ. Sur autoroute, de brèves accélérations à plein régime (sans, bien sûr, enfreindre les limitations de vitesse) contribuent à un bon rodage.

L'accélération «pied au plancher» dans les rapports inférieurs de la boîte de vitesses peut être dangereuse pour la mécanique de votre véhicule et doit être évitée.

L'huile moteur qui est placée en usine dans le carter de votre véhicule est un lubrifiant de haute qualité, économisant l'énergie. L'huile doit être changée en fonction des variations saisonnières ou géographiques du climat des régions où votre véhicule sera conduit. *N'utilisez jamais d'huile minérale pure ni d'huile non détergente dans ce véhicule. Consultez le programme d'entretien fourni séparément avec le présent manuel.*

La plupart des moteurs consomment une certaine quantité d'huile au cours des premiers milliers de kilomètres. Ceci ne doit pas vous alarmer ; considérez-le comme un détail normal du rodage.

IMPORTANT : *Concerne les véhicules équipés d'un turbocompresseur. Toute modification à l'échappement, si elle réduit la surpression en amont de celui-ci, provoquera un appauvrissement du mélange air-essence et une augmentation de l'avance à l'allumage. Ceci peut sérieusement endommager votre moteur.*

CONSEILS DE SECURITE

Gaz d'échappement (monoxyde de carbone)
Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz très toxique, inodore et incolore. Pour éviter d'inhaler ces gaz, prenez les précautions suivantes :

- Ne faites jamais tourner le moteur du véhicule à l'intérieur d'un garage ou d'un autre lieu fermé, sauf pendant le temps strictement nécessaire à y faire entrer votre véhicule ou à l'en sortir.
- S'il est nécessaire de rester dans un véhicule garé moteur tournant, agissez sur les commandes de chauffage ou de ventilation de manière à provoquer l'admission d'air extérieur dans le véhicule. Faites fonctionner le ventilateur à sa vitesse maximum.
- Pour éviter de laisser entrer les gaz d'échappement dans le véhicule, roulez avec le hayon arrière fermé. Si toutefois vous deviez le laisser ouvert (par exemple pour le transport d'objets de grande longueur), fermez toutes les fenêtres ainsi que le toit ouvrant, agissez sur les commandes de chauffage ou de ventilation pour provoquer l'admission d'air

extérieur dans le véhicule, et faites fonctionner le ventilateur à sa vitesse maximum.

Contrôles de sécurité à effectuer à l'intérieur du véhicule

Ceintures de sécurité — Inspectez périodiquement l'ensemble des ceintures, en vérifiant qu'il n'y ait pas de coupures, d'effilochages, ou de pièces mal serrées. Toute pièce endommagée doit être remplacée immédiatement. Ne pas démonter ou modifier les ceintures de sécurité.

Après un accident, remplacez les ceintures et leurs fixations : (1) si elles ont été soumises à des efforts mécaniques dus à la présence d'occupants, même s'il n'y a aucun dommage apparent ; ou (2) si elles ont été endommagées lors d'un accident (enrouleur plié, ceinture déchirée, etc...) Si vous avez le moindre doute quant à une ceinture ou à son enrouleur, faites-la remplacer.

Dégivreurs — Contrôlez-en le bon fonctionnement en réglant le chauffage de votre véhicule sur «Dégivrage» et en faisant tourner le ventilateur à grande vitesse. Vous devez sentir l'air dirigé vers le pare-brise.

Controles de sécurité à effectuer à l'extérieur du véhicule

Pneus — Examinez périodiquement vos pneus, vérifiez la profondeur des dessins et vérifiez aussi que vos pneus ne soient pas irrégulièrement usés et qu'aucun caillou, clou, débris de verre, etc..., ne s'y soit logé. Vérifiez aussi le serrage des boulons de roue et la pression de tous les pneus (y compris celui de la roue de secours).

Feux — Faites-vous aider par quelqu'un qui examinera le bon fonctionnement de tous les feux avant et arrière pendant que vous en actionnerez les commandes. Vérifiez aussi que les lampes-témoins des clignotants et des feux de route s'allument lorsque vous actionnez ces feux.

Fuites de liquides — Examinez le sol à l'endroit où vous garez habituellement votre véhicule, pour déceler les fuites de carburant, d'eau, d'huile ou d'autres liquides. Egalement, si vous remarquez des vapeurs d'essence, leur cause doit immédiatement être recherchée et éliminée.

Freins

Si pour une raison quelconque les servo-freins cessaient de fonctionner (par exemple, après plusieurs freinages moteur arrêté), les freins continueront à fonctionner, mais la force nécessaire pour les actionner sera nettement plus importante que celle qui y suffit lorsque les servo-freins fonctionnent.

Si l'un des deux circuits de freinage cessait de fonctionner, le circuit restant vous permettra de continuer à utiliser les freins, avec, il est vrai, une certaine diminution de l'efficacité de ceux-ci. Si cela vous arrivait, vous vous en rendrez compte à la course accrue de la pédale de frein, à la plus grande force nécessaire pour ralentir ou arrêter le véhicule, et à l'illumination du témoin des freins au cours du freinage.

Direction assistée

La direction servo-assistée de votre véhicule est conçue de manière à vous permettre de continuer à actionner les roues au moyen du volant, même en cas de panne de celle-ci.

Toutefois, si une telle panne vous arrive, vous constaterez que vous devez actionner le volant de manière nettement plus «musclée» que d'habitude.

Conduite sur route glissante

Accélération — Si vous accélérez rapidement sur neige, route mouillée, ou sur une autre surface glissante, il se peut que vos roues avant tirent de manière irrégulière vers la gauche ou la droite. Ceci se produit lorsque l'adhérence n'est pas la même sous les deux roues avant (motrices), particulièrement avec des moteurs puissants.

ATTENTION

Evitez toute accélération brusque sur neige, route mouillée, verglas, ou en général lorsque l'adhérence est mauvaise ; à défaut, vous pourriez perdre partiellement ou totalement le contrôle de votre véhicule.

Adhérence — Lorsque vous conduisez sur route mouillée ou sur de la neige fondante, il peut arriver qu'une mince couche d'eau se forme entre vos pneus et la route, éliminant brusquement toute adhérence. Ce phénomène, appelé aquaplanage, peut vous faire perdre complètement le contrôle du mouvement

et de la vitesse de votre véhicule. Pour réduire les risques d'aquaplanage, prenez les précautions suivantes :

1. Ralentissez pendant les orages ainsi que sur route mouillée et dans la neige fondante ;
2. Ralentissez si vous remarquez des flaques d'eau sur la route.
3. Changez les pneus à temps, dès l'apparition des indicateurs d'usure.
4. Vérifiez la pression de vos pneus.
5. Gardez vos distances afin d'éviter une collision en cas d'arrêt brutal.

Catalyseur anti-pollution

Le catalyseur anti-pollution nécessite l'emploi exclusif d'essence sans plomb. Le plomb dans l'essence empêche le catalyseur de remplir sa fonction anti-pollution. Normalement, le catalyseur anti-pollution n'a pas besoin d'entretien. Toutefois, il est important que le moteur reste bien réglé pour aider le travail du catalyseur et lui éviter tout dommage.

ATTENTION : *Si votre véhicule n'est pas maintenu en bon état de fonctionnement, le catalyseur peut en être défavorablement affecté. En cas de problèmes de moteur, particulièrement si votre moteur a des ratés ou d'autres baisses de performances, conduisez immédiatement votre véhicule chez un garagiste. Le fait de continuer à conduire votre véhicule malgré une défaillance importante peut provoquer la destruction du catalyseur par surchauffe et entraîner d'autres dégâts à votre véhicule.*

Comme tout véhicule, votre Chrysler ne doit pas être garée à un endroit où des matières combustibles (herbe, feuilles...) peuvent entrer en contact avec un échappement chaud.

Dans des circonstances inhabituelles, notamment en cas de mauvais fonctionnement prolongé du moteur, une odeur de brûlé peut indiquer une surchauffe grave et anormale du catalyseur. Dans ce cas, arrêtez immédiatement le véhicule, coupez le contact et laissez le moteur refroidir. Ensuite, prenez immédiatement rendez-vous pour un entretien complet du véhicule, comprenant une mise au point générale.

Pour réduire le risque d'endommager votre catalyseur anti-pollution :

- Ne coupez pas le moteur ou le contact alors que la boîte est «en vitesse» et le véhicule en marche.
- N'essayez pas de faire démarrer votre véhicule en le poussant ni en le tirant.
- Ne faites pas tourner le moteur au ralenti alors que l'une ou plusieurs des bougies sont débranchées ou dévissées, comme on le fait parfois pour rechercher certaines pannes ; ni de manière prolongée si le ralenti est très irrégulier ou que le moteur ne fonctionne pas correctement.

NUMEROS D'IDENTIFICATION

Le numéro d'identification de votre véhicule (VIN) figure sur une plaquette estampée, placée à l'angle avant gauche du tableau de bord et visible de l'extérieur au travers du pare-brise.

CHAPITRE 2

DEMARRAGE ET CONDUITE

TABLE DES MATIERES

DEMARRAGE DU MOTEUR

IMPORTANT : *Ne quittez pas votre véhicule en laissant tourner le moteur : vous ne seriez pas à même de réagir à une éventuelle surchauffe signalée par le voyant de température.*

Boîte automatique

Le levier de vitesses doit se trouver sur N (Neutral = Point mort) ou sur P (Park = Parcage) pour pouvoir démarrer le moteur. Appuyez sur la pédale de frein avant de passer à l'une des positions de conduite.

Boîte manuelle

Nous vous conseillons de ne démarrer le moteur qu'après avoir mis le levier de vitesses au point mort, débrayé à fond, et serré le frein de stationnement.

ATTENTION

Si une vitesse est engagée, et si la pédale de débrayage n'est pas complètement enfoncée, le fait d'actionner le démarreur fera brusquement avancer ou reculer votre véhicule.

Démarrage normal à chaud ou à froid : Il est inutile de «pomper» et même d'appuyer sur l'accélérateur. Tournez simplement la clef jusqu'à la position «START» (Démarrage), et lâchez-la quand le moteur démarre. Si au bout de trois se-

condes le moteur n'a pas démarré, appuyez légèrement sur l'accélérateur tout en continuant d'actionner le démarreur. Si au bout de dix secondes le moteur ne démarre toujours pas, coupez le contact (position OFF) et attendez cinq secondes avant de faire une nouvelle tentative.

Par temps froid (au-dessous de zéro [0°C = 32°F]) ou **en altitude** (quelle que soit la température, à plus de 1500 mètres) ou **lorsque le moteur est froid, c'est-à-dire n'a pas fonctionné au cours des trois ou quatre dernières heures.**

Maintenez la pédale d'accélérateur légèrement enfoncée lorsque vous faites démarrer un moteur froid. Mettez la clef en position «Démarrage», et, lorsque le moteur démarre, relâchez d'abord la clef, ensuite seulement l'accélérateur. Si au bout de dix secondes le moteur n'a toujours pas démarré, relâchez la clef et coupez le contact.

Si le moteur ne démarre pas

Si le moteur ne démarre pas alors que vous avez suivi celle des procédures ci-dessus qui s'applique à votre cas; il se peut que le moteur soit noyé. Appuyez à fond sur l'accélérateur et maintenez la pédale enfoncée tout en actionnant le démarreur. Ceci devrait éliminer tout excès de carburant au cas où le moteur serait noyé.

Remarque: *Pour éviter d'abîmer le démarreur, ne l'actionnez jamais pendant plus de 15 secondes consécutives. Attendez 10 ou 15 secondes avant de recommencer.*

Si le moteur a été noyé, il se peut qu'il démarre pendant quelques instants, mais qu'il ne parvienne pas à continuer à tourner lorsque vous relâchez la clef. Si ceci se produit, actionnez le démarreur tout en maintenant l'accélérateur enfoncé au maximum. Relâchez l'accélérateur et la clef de contact une fois que le moteur tourne régulièrement.

Si le moteur ne montre aucune velléité de démarrage après deux essais de quinze secondes chacun, la pédale de l'accélérateur étant au plancher, relâchez l'accélérateur, coupez le contact, puis recommencez la procédure de démarrage «normale», «par temps froid» ou «en altitude», selon le cas.

Après le démarrage

Votre moteur est muni d'un starter automatique qui accélère temporairement le ralenti ; lorsque votre moteur sera chaud, le ralenti reviendra à sa valeur normale.

ATTENTION

Ne versez jamais d'essence ni aucun autre liquide inflammable dans la prise d'air de votre moteur pour tenter de faciliter le démarrage : vous risqueriez de provoquer un incendie et de vous brûler gravement.

FREIN DE STATIONNEMENT

Lorsque le frein de stationnement est serré alors que le moteur tourne, le témoin «BRAKE» (Frein) s'allume au tableau de bord. Après vous être garé, serrez bien fort le frein de stationnement, puis, si votre véhicule est muni d'une boîte automatique, placez le levier de vitesses en position «P» (Parcage). Par précaution supplémentaire, tournez les roues vers le trottoir si vous êtes garé dans une descente, et vers la rue dans une montée.

Lorsque vous vous garez sur une pente, il est important de serrer le frein de stationnement avant de mettre la boîte automatique en position de parcage ; sans cela, le poids du véhicule pourrait rendre difficile le déblocage de la boîte de vitesse.

Boîtes de vitesses automatiques : Verrouillage du convertisseur de couple

Un dispositif destiné à économiser l'énergie a été incorporé à la transmission des véhicules à boîte automatique sans turbocompresseur. Il s'agit d'un «convertisseur de couple verrouillable». Lorsque la vitesse du véhicule atteint 64 km/h (40 mph) environ, un embrayage automatique établit une liaison mécanique directe entre le moteur et les roues motrices.

Les véhicules équipés d'un tel dispositif peuvent avoir des réactions légèrement différentes de ceux qui n'en sont pas munis ; en particulier, il est possible que vous remarquiez un «changement de vitesse» supplémentaire au moment du verrouillage. En relâchant brusquement la pédale des gaz, il se peut que vous sentiez un léger choc au moment où le convertisseur de couple se déverrouille.

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Levier de vitesses central

Le levier de vitesses monté sur console à la droite du conducteur, est muni d'un éclairage pour la conduite de nuit. Le levier peut être déplacé librement de «N» («Neutre» = Point mort) en «D» («Drive» = Conduite). Pour mettre le levier en position «P» (Parcage) ou l'en retirer pour le mettre en Seconde (2), en

Première (1) ou sur «R» («Reverse» = Marche arrière), il est nécessaire d'appuyer sur le bouton monté sur la tête du levier de vitesses.

Remarque: *Il est possible de déplacer le levier de vitesses alors même qu'il est sur «P» et que la clef de contact a été retirée. C'est pourquoi il est important d'interdire aux enfants de toucher au levier de vitesses du véhicule, même lorsque celui-ci est en stationnement. Il convient également d'éviter de quitter le véhicule sans avoir serré complètement le frein de stationnement, surtout si l'on est garé sur une pente.*

NE PAS accélérer lorsque vous déplacez le levier depuis les positions «P» ou «N» vers les autres positions.

Positions du levier de vitesses

«P» Parcage

Dans cette position, l'action du frein de stationnement est complétée par le blocage de la boîte de vitesses. Il est possible de démarrer dans cette position. Toutefois, n'essayez jamais de mettre le levier de vitesses sur «P» alors que le véhicule est en mouvement.

Lorsque vous quittez le véhicule après avoir mis le levier sur «P», serrez également le frein à main.

R («Reverse») Marche arrière

Ne passez de marche avant en marche arrière, ou vice-versa, que lorsque le véhicule est immobile.

N («Neutral») Point mort

Il est possible de démarrer dans cette position.

D («Drive») Conduite

Vitesse à utiliser en ville et sur autoroute.

2 «Seconde»

Utilisez cette «vitesse» lorsque vous devez rouler lentement, dans les embouteillages, ainsi que sur les routes de montagne, lorsqu'un contrôle précis de la vitesse du véhicule est souhaitable. Servez-vous en également dans les longues montées, et pour freiner sur le moteur dans les descentes modérées. *Pour éviter d'endommager le moteur en le faisant tourner à une vitesse trop rapide, ne dépassez jamais 72 km/h (45 mph) en «SECONDE».*

1 «Première»

Utilisez cette position du levier de vitesses dans les très fortes montées, et pour le freinage moteur à basse vitesse (moins de 40 km/h [25 mph]). *Pour éviter d'endommager le moteur en le faisant tourner à une vitesse trop rapide, ne dépassez jamais 40 km/h (25 mph) en «PREMIERE».*

Désembourbement par mouvement de balancement

Si les roues s'enlisent (boue, sable, neige), il est souvent possible de dégager le véhicule par un mouvement de balancement, en passant rythmiquement de MARCHE ARRIERE en PREMIERE et vice-versa. En général, on obtient les meilleurs résultats en donnant le minimum de gaz suffisant à entretenir le mouvement de balancement avant-arrière sans faire patiner les roues ni emballer le moteur. Par contre, le fait de laisser le moteur s'emballer et les roues patiner, en accélérant trop fort sous l'effet de la colère, peut aboutir à la surchauffe de l'ensemble boîte-pont, et l'endommager. Pour réduire au minimum les risques d'une telle surchauffe et de la panne de transmission qui en serait le résultat, il convient au contraire de laisser le moteur tourner au ralenti au point mort (position «N» du sélecteur) pendant au moins une minute après chaque série de cinq allers-retours.

BOITE DE VITESSES MANUELLE

Remarque: *Ne quittez pas le véhicule sans avoir serré le frein de stationnement, surtout lorsqu'il se trouve sur une pente.*

Débrayez à fond pour changer de vitesse. En embrayant après avoir changé de vitesse, appuyez légèrement sur l'accélérateur.

Utilisez tous les rapports, dans l'ordre : n'essayez pas de sauter un des rapports de la boîte de vitesse. Démarrez toujours en PREMIERE (et non en TROISIEME). Si le levier de vitesses se trouvait par erreur en troisième au moment où vous démarrez, vous risqueriez d'endommager l'embrayage.

En ville, il vous sera en général plus facile d'utiliser uniquement les rapports inférieurs de la boîte de vitesses. Par contre, pour les longs trajets sur autoroute, c'est la cinquième vitesse qui est recommandée. Pour passer la cinquième, poussez le levier de vitesses vers la droite au-delà du point dur, puis vers l'avant. Pour rétrograder de cinquième en quatrième, tirez le levier tout droit en un seul mouvement. Ne tirez pas le levier de vitesses

vers la gauche pour rétrograder à partir de la cinquième, vous risqueriez de passer accidentellement en seconde, et d'endommager ainsi la boîte de vitesses.

Ne conduisez pas en laissant le pied gauche reposer sur la pédale d'embrayage ; n'essayez pas non plus de vous maintenir dans une montée en faisant patiner l'embrayage. Dans un cas comme dans l'autre, vous risqueriez d'user prématurément l'embrayage de votre véhicule.

Pour passer la marche arrière, il faut tirer l'anneau situé sous la tête du levier de vitesses.

Ne passez jamais la marche arrière tant que le véhicule n'est pas à l'arrêt complet.

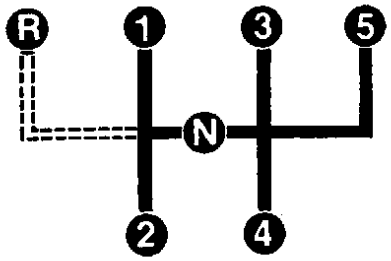
Remarque: *Par temps froid, tant que l'huile de boîte n'a pas atteint sa température normale, il peut arriver que vous ayez du mal à passer les vitesses. Cela est normal et n'entraîne aucun danger pour la boîte de vitesses.*

Rapports de vitesse conseillés

Pour obtenir les meilleures performances de votre boîte de vitesses manuelle, tout en économisant le carburant, il vous est conseillé de passer les rapports à la montée aux vitesses reprises au tableau ci-après. Normalement, les vitesses à respecter sont celles reprises sous «Accélération» (moitié gauche du tableau). En régime de croisière, c'est-à-dire lorsque vous roulez à des vitesses relativement constantes, il est possible de passer les rapports plus tôt, aux vitesses figurant dans la moitié droite du tableau, ce qui améliorera encore votre consommation. En haute montagne, seules les vitesses «d'accélération» sont applicables.

VITESSES CONSEILLEES POUR LE PASSAGE DES RAPPORTS EN KM/H (MPH)								
MOTEUR ET BOITE DE VITESSES	VITESSES MINIMA EN REGIME D'ACCELERATION				VITESSES MINIMA EN REGIME DE CROISIERE			
	1re en 2e	2e en 3e	3e en 4e	4e en 5e	1re en 2e	2e en 3e	3e en 4e	4e en 5e
2.5L (5 vitesses)	22 (14)	37 (23)	46 (29)	72 (45)	19 (12)	29 (18)	40 (25)	51 (32)
2.2L/2.5L Turbo (5 vitesses)	24 (15)	40 (25)	64 (40)	72 (45)	27 (17)	34 (21)	48 (30)	64 (40)

Une meilleure accélération peut être obtenue en passant les rapports à des vitesses plus élevées.



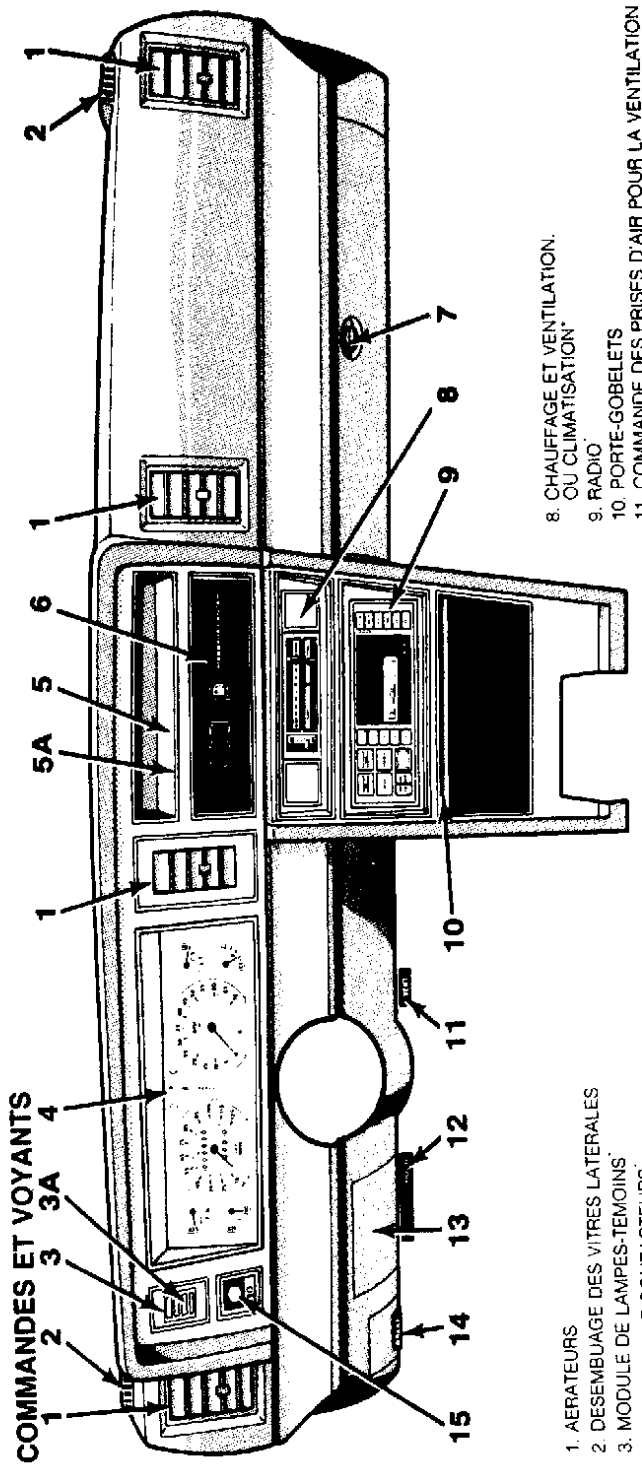
Rétrogradation — En rétrogradant de manière correcte, vous améliorerez à la fois la consommation et la durée de vie de votre moteur.

Si vous rétrogradez à des vitesses trop élevées, la survitesse imposée à votre moteur peut endommager celui-ci.

Pour conserver une vitesse raisonnable, tout en évitant d'user prématurément vos freins, rétrogradez en seconde ou même en première lorsque vous descendez une forte pente.

Dans les virages et les fortes montées, rétrogradez suffisamment tôt pour éviter de fatiguer le moteur.

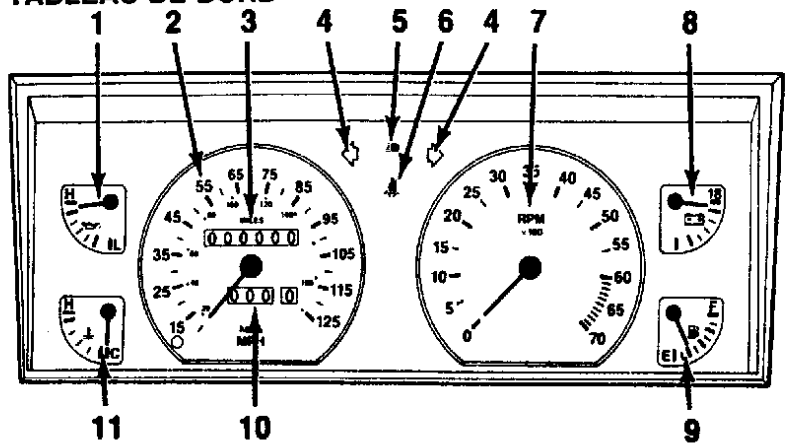
Remarque : *Moteurs 2,5 l équipés de boîte de vitesses manuelle : la conduite rapide prolongée en 4ème vitesse peut provoquer de sérieux dégâts sur la transmission. La conduite rapide en 4ème vitesse pour une courte période est acceptable.*



1. AERATEURS
2. DESEMBUAGE DES VITRES LATERALES
3. MODULE DE LAMPES-TEMOINS*
3A. MODULE DE CONTACTEURS*
4. TABLEAU DE BORD
5. ORDINATEUR DE BORD*
5A. «NAVIGATEUR ELECTRONIQUE» (TABLEAU D'AFFICHAGE DE L'ORDINATEUR DE BORD)*
6. «CENTRE DES MESSAGES»*
7. BOITE A GANTS
8. CHAUFFAGE ET VENTILATION. OU CLIMATISATION*
9. RADIO*
10. PORTE-GOBELETS
11. COMMANDE DES PRISES D'AIR POUR LA VENTILATION
12. COMMANDE D'OUVERTURE DU CAPOT
13. COUVERCLE DE LA BOITE A FUSIBLES
14. FREIN A MAIN
15. COMMANDE DES PHARES

*Options

TABLEAU DE BORD



1. Jauge de pression d'huile. Lorsque le moteur tourne, cette aiguille doit toujours afficher une certaine pression. L'indication variera en fonction de la température et de la viscosité du lubrifiant utilisé. En conduite normale, une indication continuellement haute ou basse peut être le signe d'une panne d'huile. Une réparation immédiate est nécessaire.

Cette aiguille ne revient pas à zéro lorsque vous coupez le contact.

2. Indicateur de vitesse. Indique la vitesse du véhicule en kilomètres à l'heure (km/h ou KPH) et en milles à l'heure (MPH).

3. Compteur kilométrique. Indique la distance totale parcourue par le véhicule depuis sa construction.

S'il arrivait que l'indication du compteur kilométrique soit modifiée à l'occasion d'une réparation ou d'un remplacement, prenez bien note des indications du compteur avant et après la réparation, afin de pouvoir déterminer la distance exacte parcourue par le véhicule.

4. Témoins des clignotants. Lorsque vous actionnez le levier des indicateurs de direction, l'une de ces flèches s'allume et s'éteint au même rythme que le feu clignotant correspondant.

5. Témoin des feux de route. Cette lampe-témoin bleue indique que les feux de route sont allumés. Tirez le levier des clignotants vers le volant pour passer des feux de route aux feux de croisement ou vice-versa.

6. Témoin des ceintures de sécurité. Ce témoin s'allume pendant une durée pouvant aller jusqu'à huit secondes au moment où l'on met le contact. Ce témoin est accompagné d'une alarme sonore qui sonnera pendant 8 secondes.

7. Compte-tours. Les lignes rouges en fin d'échelle indiquent la vitesse de rotation maximale admissible en centaines de tours par minute («rpm x 100») pour chacun des rapports de la boîte. Décélérez avant d'atteindre la zone rouge (au-dessus de 5.750 tr/mn).

L'aiguille du compte-tours ne revient pas à zéro lorsque vous coupez le contact.

8. Voltmètre. Lorsque le moteur tourne, ce voyant indique la tension du circuit électrique. Normalement, cette aiguille doit rester à peu près à mi-course. Si elle se déplace vers le haut ou le bas de l'échelle, et y reste pendant la conduite normale du véhicule, il faut faire vérifier le circuit électrique.

9. Jauge d'essence. Lorsque le contact est mis (position ON), cette aiguille indique le niveau de l'essence restant dans le réservoir. Cette aiguille ne revient pas à zéro lorsque vous coupez le contact (position OFF).

10. Compteur kilométrique journalier. Ce compteur indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. Pour le remettre à zéro, il suffit de tourner le bouton correspondant, qui se trouve sous le compteur kilométrique.

11. Thermomètre. Ce voyant indique la température de l'eau du circuit de refroidissement du moteur. Tant que l'aiguille reste dans la plage normale de température, cela indique un fonctionnement normal du système de refroidissement. Par temps chaud, dans les fortes montées, lorsque le trafic est dense, ou si vous tirez une remorque, la température du moteur augmentera. Si l'aiguille atteint l'indication «H» (Trop chaud), arrêtez le véhicule et coupez le contact ; ne redémarrez qu'après avoir identifié et fait disparaître la cause de la surchauffe.

Comme le ventilateur ne se met en marche qu'une fois que l'eau du radiateur est chaude, il peut arriver que l'aiguille du thermomètre affiche une légère baisse au moment de la mise en marche du ventilateur.

Lorsque vous coupez le contact, l'aiguille du thermomètre ne revient pas à zéro, mais reste à peu près à l'endroit où elle se trouve. Elle affichera à nouveau la température réelle lorsque vous remettrez le moteur en marche.

MODULE DE LAMPES-TEMOINS (Véhicules avec tableau de bord électro-mécanique) Situé juste à gauche du tableau de bord, il comprend les éléments suivants :

Témoin de pression d'huile Indique que la pression de l'huile du carter est insuffisante. Cette lampe-témoin ne doit pas s'allumer, sinon momentanément au démarrage ou lorsque le moteur tourne au ralenti. Si ce témoin reste allumé en cours de conduite, arrêtez le véhicule et coupez le contact.

Ne remettez pas le véhicule en marche avant d'avoir identifié le problème et y avoir remédié.

Témoin «Check Engine» (Vérifier moteur) Si cette lampe s'allume pendant la conduite, et ne s'éteint pas immédiatement, cela indique un risque de panne de moteur et la nécessité d'un entretien. Bien que dans la plupart des cas il reste possible de conduire le véhicule sans qu'il faille le remorquer, il est tout de même préférable de prendre rendez-vous le plus tôt possible chez votre concessionnaire Chrysler.

Le fait de continuer à conduire le véhicule sans en faire contrôler le fonctionnement peut endommager le système anti-pollution et influencer de manière défavorable la consommation du carburant et les qualités routières du véhicule.

Sur les véhicules équipés d'un turbocompresseur, cette lampe-témoin peut s'allumer lorsque vous accélérez à fond. Ceci indique, soit une pression d'air trop élevée à la sortie du compresseur, soit une survitesse du moteur. Décélérez jusqu'à l'extinction de la lampe-témoin. Si la pression de l'air fourni par le compresseur reste trop élevée, au bout d'un certain temps, l'arrivée d'essence est coupée automatiquement pour éviter d'endommager le moteur. Lorsque la pression de l'air revient à la normale, vous pouvez continuer à conduire.

Cette lampe-témoin s'allume au moment du démarrage et reste allumée un court instant en guise de test. Si ce témoin ne s'allume pas au démarrage, faites immédiatement remplacer l'ampoule.

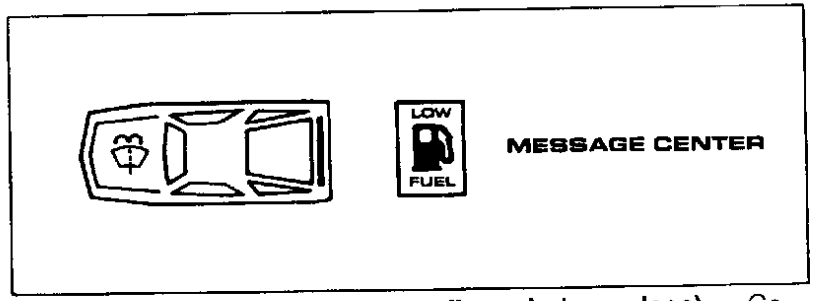
Témoin des freins Votre véhicule est muni d'un double circuit de freinage, qui permet aux freins de continuer à fonctionner en cas de défaillance de l'un des deux circuits hydrauliques. Si l'un des deux circuits de freinage tombe en panne, ce témoin s'allume au moment où vous appuyez sur la pédale de frein. Le témoin reste allumé jusqu'à réparation.

Toute panne d'un circuit de frein doit être réparée immédiatement. Il est dangereux de continuer à conduire un véhicule dans cet état.

Le fonctionnement correct de la lampe-témoin doit être contrôlé à intervalles réguliers. Pour cela, une fois le contact mis, tournez la clef de contact à mi-chemin de la position «Démarrage».

Ce témoin s'allume également si le frein de stationnement est serré alors que le contact est mis.

«CENTRE DES MESSAGES» (Option)
Le «centre des messages» comprend les témoins suivants :



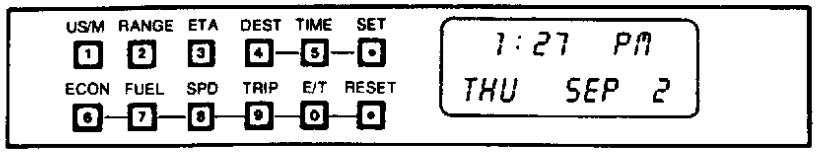
Low Washer Fluid (faible niveau d'eau du lave-glace) — Ce pictogramme s'éclaire lorsque vous actionnez la commande du lave-glace, si le réservoir est aux trois quarts vide. Il s'éteint au remplissage du réservoir du lave-glace.

Door Ajar (portière entr'ouverte) — Indique graphiquement que l'une des portières n'est pas complètement fermée.

Trunk Ajar (coffre entr'ouvert) — Ce témoin s'allume si la porte de l'espace cargo n'est pas complètement fermée.

Low Fuel (faible niveau d'essence) — Ce témoin s'allume dès que le réservoir ne contient plus que 6 litres et restera allumé jusqu'à ce qu'on y remette de l'essence.

«NAVIGATEUR ELECTRONIQUE» (Option).



Le «navigateur électronique» Chrysler fournit au conducteur des véhicules qui en sont équipés des renseignements plus complets que ceux fournis par les instruments de bord de la plupart des véhicules. Lorsque le contact est mis, le tableau d'affichage montre, parmi neuf informations possibles, celle choisie par le conducteur. La date et l'heure s'affichent lorsqu'on appuie sur la touche TIME (Heure), même lorsque le contact est coupé.

La touche **«US/M» (1)** permet de choisir entre le système métrique et le système d'unités anglo-saxonnes, ainsi que de passer de l'horloge anglo-saxonne au modèle européen de 24 heures.

Les exemples qui suivent supposent tous que le modèle «européen» a été choisi par le conducteur.

Touche RANGE (Autonomie) (2) En appuyant sur la touche RANGE , vous affichez l'autonomie du véhicule, c'est-à-dire la distance que vous pouvez probablement encore parcourir avant de tomber en panne d'essence. Votre ordinateur de bord calcule cette autonomie en multipliant par cent le quotient du contenu actuel de votre réservoir par la consommation estimée. L'autonomie ainsi définie est automatiquement recalculée toutes les quelques secondes, et vous verrez ainsi la distance affichée diminuer ou augmenter en fonction de l'évolution de votre consommation.

562 KM TO EMPTY (Autonomie 562 km)

Touche ETA (ETA = «Estimated Time of Arrival» ou Heure d'arrivée estimée) (3) En appuyant sur la touche ETA, vous affichez pendant 5 secondes environ le temps restant à parcourir jusqu'à votre destination. Ensuite, l'affichage change et montre la date et l'heure prévues de votre arrivée à destination ; ces date et heure sont recal-

1:38 TIME TO ARRIVAL (Arrivée dans 1h 38mn)

culées périodiquement. Lorsque vous roulez lentement, l'heure estimée de votre arrivée à destination est calculée en fonction de votre vitesse moyenne sur l'ensemble du parcours ; à vitesse moyenne ou élevée, en fonction de votre vitesse en cours. Si le temps qu'il vous reste à parcourir dépasse 100 heures, le «navigateur électronique» affiche «TRIP OVER 100 HOURS» (Trajet dépassant 100 heures). Si vous avez atteint votre destination, il affiche «TRIP COMPLETED» (Trajet achevé).

07:50 MAY 26 ETA (Arrivée prévue le 26 mai à 7h50)

Touche DEST (Distance restant à parcourir) (4) En appuyant sur la touche DEST, vous faites apparaître la distance qui reste à parcourir avant d'arriver à destination. Pour introduire la distance à parcourir, appuyez sur DEST, puis, dans les cinq secondes qui suivent, sur SET. L'affichage indique à présent zéro. Introduisez la distance à parcourir en utilisant les touches numérotées. Pressez à nouveau SET pour commencer le compte à rebours de la distance à parcourir. La distance maximum que vous pouvez introduire est de 9.999 km. Lorsque le décompte est terminé, le message «TRIP COMPLETED» (trajet terminé) s'affiche avec un «bip» sonore.

547 KM TO ARRIVAL (Reste à parcourir 547 km)

Touche TIME (Date et heure) (5) En appuyant sur la touche TIME, ou en mettant votre véhicule en marche, vous faites apparaître l'heure, la date, et le jour de la semaine sur le tableau d'affichage. Pour remettre à l'heure l'horloge-calendrier, appuyez sur TIME (Heure), et, dans les 5 secondes qui suivent, sur SET. Une flèche apparaît à l'affichage, montrant que le nombre des heures peut être réglé. Appuyez sur RESET - maintenez la touche enfoncée durant l'opération -pour faire avancer l'heure affichée, sur US/M pour la faire revenir en arrière.

12:30 A.M. MON 17 OCT (Minuit trente, lundi 17 octobre)

Après avoir réglé l'heure, appuyez à nouveau sur SET et la flèche indiquera les minutes. Réglez celles-ci comme vous

l'avez fait pour les heures, puis répétez successivement la même opération pour le jour de la semaine, le mois et la date .

Si l'une, ou plusieurs, des indications n'a (n'ont) pas besoin d'être modifiée(s), appuyez à nouveau sur SET, autant de fois qu'il le faudra pour que la flèche pointe sur l'indication à modifier. Lorsque vous avez mis à jour la dernière zone, appuyez une dernière fois sur SET pour confirmer les nouvelles valeurs.

Touche ECON (Consommation) (6) En appuyant sur la touche ECON vous faites apparaître pendant cinq secondes la consommation moyenne (AVG = «Average») depuis la dernière initialisation (RESET). Ensuite, l'affichage change d'aspect et montre à chaque instant la consommation en cours de votre véhicule. Pour faire repartir à zéro le calcul de la consommation moyenne, appuyez sur RESET pendant que cette valeur moyenne est affichée. La consommation moyenne est recalculée toutes les 16 secondes environ, la consommation en cours toutes les 2 secondes.

10.8 AVG L/100 KM (Consommation moyenne 10,8 litres aux cent)

12 LITRES PER 100 KM (12 litres / 100 km, consommation instantanée)

Touche FUEL (Essence) (7) En appuyant sur la touche FUEL, la quantité d'essence consommée depuis la dernière remise à zéro apparaît ; cette valeur est mise à jour toutes les quelques secondes. La valeur maximum affichée est de 999,9 litres. Pour remettre cet affichage à zéro, appuyez sur RESET cinq secondes après avoir appuyé sur FUEL.

99.9 L CONSUMED (99,9 litres consommés)

Touche SPD (Vitesse) (8) En appuyant sur la touche SPD, vous faites apparaître la vitesse moyenne depuis la dernière initialisation (RESET). Cette moyenne est recalculée toutes les 8 secondes environ, et la valeur maximum affichée est de 137

km/h (soit 85 mph). Pour remettre à zéro les valeurs de temps et de kilométrage servant à ce calcul, appuyez sur RESET dans les cinq secondes après avoir appuyé sur SPD.

56 AVG KM/HOUR (Vitesse moyenne 56 km/h)

Etant donné que l'heure d'arrivée estimée est calculée en fonction de la vitesse moyenne, vous estimerez peut-être souhaitable de réinitialiser le calcul de la vitesse moyenne immédiatement après avoir introduit la distance jusqu'à destination (DEST).

Touche TRIP (Distance parcourue) (9) En appuyant sur TRIP, vous faites apparaître le kilométrage parcouru depuis la dernière remise à zéro (RESET). La distance maximale affichable est de 999,9 kilomètres. Lorsque ce kilométrage est atteint, l'affichage revient automatiquement à zéro. Cet affichage est mis à jour toutes les demi-secondes ; pour le remettre à zéro, appuyez sur RESET dans les cinq secondes après avoir appuyé sur TRIP.

290.7 KM TRAVELED (290,7 km parcourus)

Touche E/T (Temps de parcours écoulé) (0) En appuyant sur la touche E/T («Elapsed Time»), vous faites apparaître le temps de parcours écoulé (contact mis) depuis la dernière remise à zéro. Pour remettre ce temps de parcours à zéro, appuyez sur RESET dans les cinq secondes après avoir appuyé sur E/T. La durée maximum affichable est de 99 heures 59 minutes ; ensuite, l'affichage revient à zéro.

40:59 TIME ELAPSED (Temps écoulé 40h 59mn)

RESET (Remise à zéro) La touche RESET (Remise à zéro) s'utilise comme il est dit ci-dessus pour remettre à zéro certaines fonctions. Pour réinitialiser simultanément toutes les fonctions concernées, appuyez sur RESET deux fois de suite au cours des cinq premières secondes après avoir pressé l'une des touches suivantes : ECON, FUEL, SPD, TRIP ou SET. «TRIP RESET» (Initialisation des valeurs de parcours) s'affiche alors pendant cinq secondes.

Lorsqu'après avoir tiré la manette des phares à son premier cran, vous la faites tourner, l'intensité de l'affichage du «navigateur électronique» se modifie de la même manière que les autres éclairages du tableau de bord.

UNITE DE SURVEILLANCE ELECTRONIQUE (Option)

L'«unité de surveillance électronique» est un système d'alarme à microprocesseur, qui surveille en permanence les mesures effectuées par des capteurs en différents points du véhicule. Ce dispositif complète les lampes-témoins obligatoires figurant au tableau de bord et se compose des éléments suivants :

(1) Un affichage alphanumérique, et

(2) Un affichage graphique pour la détection et le repérage des pannes.

Affichage alphanumérique — Lorsqu'un message est affiché, l'attention du conducteur est attirée par un «bip» sonore. Le message reste affiché jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises. Lorsque plus d'une condition d'alarme existe, les messages correspondants sont affichés l'un après l'autre, en se succédant indéfiniment selon un cycle qui tient compte de l'aspect plus ou moins critique de chaque problème. Le «bip» sonore est répété chaque fois que le microprocesseur constate l'apparition d'une nouvelle condition d'alarme.

Les messages sont répartis en trois catégories, et leur ordre de priorité au sein de chaque catégorie est le suivant :

Sécurité — Passenger Door Ajar (Portière passager ouverte), Driver Door Ajar (Portière conducteur ouverte), Trunk Ajar (Coffre à bagages ouvert), Fasten Seat Belts (Attachez vos ceintures),

Fonctionnement du véhicule — Oil Pressure Low (Pression d'huile insuffisante), Engine Temperature High (Moteur trop chaud), Fuel Level Low (Faible niveau d'essence), Transmission Pressure Low (Pression de fluide insuffisante dans la transmission automatique), Voltage Low (Tension électrique trop basse),

COOLANT
LEVEL LOW

SYSTEMS CHECK

Confort — Coolant Level Low (Niveau d'eau insuffisant), Brake Fluid Level Low (Niveau du liquide de freins insuffisant), Disc Brake Pads Worn (Plaquettes de freins usées), WASHER FLUID LOW (Faible niveau d'eau dans le réservoir du lave-glace), Headlamp Out (Ampoule de phare brûlée), Brake Lamp Out (Ampoule de feu-stop brûlée), Tail Lamp Out (Ampoule de feu de position arrière brûlée), Parking Brake Engaged (Frein de stationnement serré), Keys In Ignition (Clé sur le contact), Exterior Lamps On (Eclairage extérieur allumé).

Lorsque l'on met le contact, l'affichage alphanumérique indique FASTEN SEAT BELTS (Attachez vos ceintures) pendant six secondes environ. Ce message reste ensuite affiché jusqu'à ce que le véhicule se mette en marche ou que le conducteur attache sa ceinture. Lorsque le contact est mis, si aucune condition d'alarme n'est détectée, l'affichage ne s'éteint pas pour autant, mais il fait apparaître le message MONITORED SYSTEMS OK (Rien à signaler), jusqu'à ce que le contact soit coupé.

Voici la liste des messages et les circonstances dans lesquelles ils apparaissent :

KEYS IN IGNITION (Clé sur le contact)
EXTERIOR LAMPS ON (Eclairage extérieur allumé)
Chacun de ces messages apparaît si la condition correspondante est présente et que l'on ouvre la porte du conducteur alors que le contact est coupé, c'est-à-dire que la clé de contact se trouve dans l'une des positions OFF (Coupé), LOCK (Verrouillé) ou ACC (Garage/Accessoires). Ces messages sont accompagnés d'une alarme sonore qui se manifeste tant que la situation n'a pas été remédiée, ou que la porte n'a pas été fermée.

PASSENGER DOOR AJAR (Porte passager ouverte)
DRIVER DOOR AJAR (Porte conducteur ouverte)
TRUNK AJAR (Coffre à bagages ouvert)
PARK BRAKE ENGAGED (Frein de stationnement serré)
Chacun de ces messages apparaît si la condition correspondante est présente lorsque le véhicule est en mouvement. Au moment ou la condition d'alarme disparaît, le microprocesseur «accuse réception» du fait en faisant entendre un court «bip».

LOW OIL PRESSURE (Pression d'huile insuffisante)
Si ce message apparaît alors que le véhicule roule en vitesse de croisière, il faut réagir immédiatement. S'il apparaît alors que le moteur tourne au ralenti, accélérez légèrement le régime du moteur et le message doit disparaître. S'il reste affiché, il faut immédiatement réagir.

ENGINE TEMP HIGH (Moteur trop chaud)
Ce message apparaît si la sonde thermométrique constate une surchauffe du moteur. Si ce message apparaît et reste affiché, il faut réagir immédiatement.

COOLANT LEVEL LOW (Niveau d'eau insuffisant)
FUEL LEVEL LOW (Faible niveau d'essence)
BRAKE FLUID LEVEL LOW (Niveau du liquide de freins insuffisant)
DISK BRAKE PADS WORN (Plaquettes de freins usées)*
WASHER FLUID LOW (Faible niveau d'eau dans le réservoir du lave-glace)
*Réagir immédiatement ! Il est conseillé de faire inspecter les plaquettes des freins à disque par un concessionnaire agréé.

Chacun de ces messages apparaît si la condition d'alarme correspondante est présente de manière continue alors que le moteur tourne. Une fois affichés, ces messages restent à l'affichage jusqu'à ce que l'on coupe le contact, même si entre temps la condition d'alarme disparaît.

LOW TRANS PRESSURE (Pression insuffisante dans la transmission)*
Ce message s'affiche en cas de détection d'une condition d'alarme alors que le moteur est en marche. Il faut réagir immédiatement. Même après la disparition de la condition

d'alarme, ce message reste affiché jusqu'à ce que l'on coupe le contact.

*Véhicules à boîte automatique uniquement

VOLTAGE LOW (Tension trop basse)
Ce message apparaît si la tension électrique tombe au-dessous d'un certain seuil et s'y maintient alors que le véhicule est en vitesse de croisière. Il est conseillé de réagir immédiatement. Une fois affiché, ce message ne disparaît plus de l'affichage jusqu'à ce que l'on coupe le contact, même si la tension électrique remonte entre temps.

FASTEN SEAT BELTS (Attachez vos ceintures)
Un signal sonore intermittent se fait entendre durant plusieurs secondes si la ceinture de sécurité n'est pas attachée.

HEADLAMP OUT (Ampoule de phare brûlée)
BRAKE LAMP OUT (Ampoule de feu-stop brûlée)
TAIL LAMP OUT (Ampoule de feu de position arrière brûlée)
Ces symptômes sont contrôlés en permanence, que les lampes correspondantes soient ou non allumées.

Lorsqu'il n'y a rien à signaler, le conducteur en est averti par un «bip» sonore, et le message «MONITORED SYSTEMS OK» («Rien à signaler») s'affiche.

Une touche «SYSTEMS CHECK» (Contrôle du bon fonctionnement) met l'unité de surveillance en mode «Démonstration». Ceci provoque l'affichage de la plupart des messages possibles

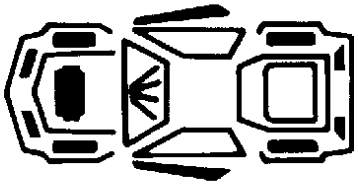
Le mode «Démonstration» est activé par une pression sur la touche «Systems Check». Le début du cycle est marqué par un «bip» sonore. La «démonstration» s'arrête automatiquement en fin de cycle ; elle peut être stoppée prématurément par une seconde pression sur la touche «Systems Check». Une fois la «démonstration» terminée, les conditions d'alarme éventuellement présentes sont affichées.

Affichage graphique — Une fois la portière du conducteur ouverte ou le contact mis, une représentation schématique du véhicule vu de dessus est affichée en permanence en bleu-vert.

Lorsqu'une condition d'alarme est détectée, un témoin de couleur s'allume et reste allumé tant que l'anomalie subsiste.

Les indicateurs graphiques et leurs couleurs sont les suivants :

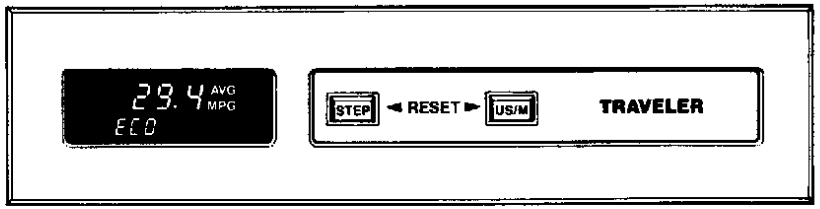
Rouge-orange Portière droite
Portière gauche
Coffre
Compartiment moteur



Jaune Freins avant
Freins arrière
Phares
Liquide du lave-glace
Feux arrière

Lorsque l'on fait tourner la manette des phares après l'avoir tirée au premier ou au second cran, l'intensité lumineuse des affichages alphanumériques et graphique augmente ou diminue de la même manière que celle des autres éclairages du tableau de bord.

Ordinateur de bord «Traveler» (Option).



Lorsque le contact est mis, le tableau d'affichage réagit aux pressions du conducteur sur les deux touches, et affiche l'une des cinq mesures décrites ci-après.

Touche US/MET : Les valeurs affichées sont exprimées soit en mesures anglo-saxonnes («US»), soit en mesures métriques («MET»). Chaque pression sur cette touche change le système d'unités utilisé.

Les illustrations ci-dessous supposent que le conducteur a choisi le système métrique.

Touche STEP (Pas-à-pas) : En appuyant sur cette touche, vous faites apparaître successivement les cinq affichages

possibles. Lorsque l'on met le contact, le dernier affichage sélectionné avant la mise hors contact réapparaît.

Fonction Reset (Remise à zéro) : En appuyant simultanément sur les deux touches STEP et US/MET, vous provoquez la remise à zéro des trois valeurs qui peuvent l'être, pour autant que l'une d'entre elles soit affichée à ce moment.

Les cinq fonctions affichables sont les suivantes :

Compteur kilométrique journalier (ODO = «Odomètre») : Il est indépendant de celui figurant au tableau de bord et mesure la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro de l'ordinateur de bord. Quel que soit le système d'unités choisi, le nombre maximum affichable est 999,9. Ensuite, l'affichage revient à zéro. Pour provoquer la remise à zéro, appuyez simultanément sur les deux touches.

290.7 KM ODO (Distance parcourue 290,7 kilomètres)

En appuyant sur STEP, vous passez à :

Consommation moyenne (ECO = «Economie») : Deux fonctions plus ou moins semblables peuvent être affichées en mode ECO. Il s'agit de la première ; elle exprime la consommation moyenne depuis la dernière remise à zéro. Le calcul de la consommation moyenne est répété toutes les 16 secondes et la valeur affichée modifiée en conséquence. Pour définir le début d'une nouvelle période de calcul, appuyez simultanément sur STEP et sur US/MET.

10.6 AVG ECO L/100 (Consommation «moyenne» = AVG) : 10,6 l / 100 km)

En appuyant sur STEP, vous passez à :

Consommation instantanée (ECO) : La deuxième mesure de consommation est la consommation du moteur à chaque instant ; elle aussi est exprimée, soit en litres aux cent kilomètres, soit en milles par gallon américain. Le calcul de la consommation instantanée est fonction de la vitesse à laquelle le moteur «boit» le carburant et de la vitesse du véhicule à chaque instant ; il est mis à jour toutes les deux secondes.

11.53 L/100K ECO (Consommation instantanée 11,53 litres aux cent)

Cette fonction ne peut pas être remise à zéro.

En appuyant sur STEP, vous passez à :

Autonomie (DTE = «Distance To Empty») : C'est la distance estimée avant de tomber en panne d'essence, à moins, bien entendu, de faire le plein entre temps. Cette distance est calculée en multipliant la quantité d'essence restant dans le réservoir par la consommation estimée. Vous verrez l'autonomie affichée augmenter ou diminuer toutes les quelques secondes en fonction de l'évolution de votre consommation.

562 KM DTE (Autonomie 562 kilomètres)

Cette fonction ne peut pas être remise à zéro.

En appuyant sur STEP, vous passez à :

Temps écoulé (ET = «Elapsed Time») : Cette fonction affiche jusqu'à 99 heures 59 minutes de fonctionnement «contact mis». Lorsque vous coupez le contact, la valeur atteinte est mémorisée ; lorsque vous remettez le contact, l'horloge repart de cette valeur et recommence à accumuler le temps qui passe. L'affichage est en minutes et secondes au cours de la première heure qui suit une remise à zéro, ensuite en heures et minutes.

3:42 ET (Temps écoulé : 3 mn 42 s, ou bien 3 h 42 mn)

Pour remettre l'horloge à zéro, appuyez simultanément sur les deux touches.

CONSOLE AU PLAFOND (Option)

La console au plafond comprend les éléments suivants :

Eclairages individuels — A l'avant de la console se trouvent deux lampes individuelles, pouvant servir d'éclairage de courtoisie ou d'éclairage de carte.

Lorsque les portes sont fermées, ces lampes sont commandées par les interrupteurs marqués «LAMP».

Remarque: *Les lampes de carte ne s'éteignent pas tant que l'on n'appuie pas à nouveau sur ces interrupteurs. N'oubliez donc pas de les éteindre avant de quitter le véhicule.*

Emplacement pour télécommande de porte de garage — Au centre de la console se trouve un emplacement destiné à une télécommande de porte de garage.

Cette télécommande peut être actionnée lorsqu'elle est rangée dans la console, simplement en appuyant sur la porte de son compartiment.

Pour ouvrir le compartiment de la télécommande, appuyez fermement sur le bouton de verrouillage et tirez la porte du compartiment vers le bas.

Pour installer la télécommande :

1. Otez le papier protecteur de la face adhésive de la plaque Velcro (livrée avec la console) et collez-la au dos de la télécommande (Fig. 1).
2. Mesurez l'épaisseur de votre télécommande et choisissez la languette d'extension appropriée parmi les trois qui vous sont fournies :

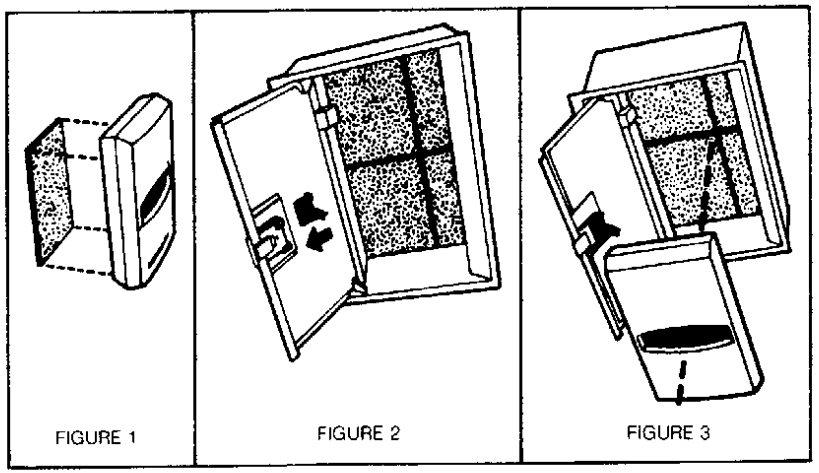


FIGURE 1 FIGURE 2 FIGURE 3

Si la télécommande a moins de 25 mm d'épaisseur (1 pouce), prenez la grande languette.

Si la télécommande a environ 28 mm d'épaisseur (1-1/8 pouces), prenez la languette moyenne.

Si la télécommande a environ 32 mm d'épaisseur (1-1/4 pouces), prenez la petite languette.

3. Après avoir fait choix de l'une des trois languettes, insérez-la entre les deux dents, du côté intérieur de la porte du compartiment, à l'endroit du verrou de fermeture, et poussez-la en place jusqu'au déclic (Fig. 2).
4. Placez la télécommande dans son compartiment de telle manière que le bouton de commande soit centré sur l'intersection des deux lignes blanches (Fig. 3), et fixez-la au moyen du Velcro.
5. Refermez la porte en appuyant fermement, jusqu'à l'enclenchement du verrou de fermeture. Appuyez sur la porte du compartiment pour actionner la télécommande.

Remarque : *Si la porte de votre garage ne réagit pas, il sera éventuellement nécessaire de répéter l'étape 4.*

Emplacement pour lunettes de soleil — A l'arrière de la console se trouve un emplacement de rangement prévu pour une paire de lunettes de soleil.

Appuyez fermement à l'endroit indiqué, puis relâchez la pression. La porte d'accès s'ouvrira lentement.

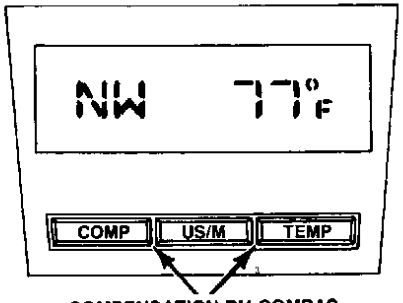
Thermomètre et compas de route (Option)

Cet affichage digital bi-fonction vous montre la température extérieure et le cap approximatif du véhicule (parmi les 8 directions principales de la rose des vents). Le module d'affichage comprend trois touches :

Une touche **COMP**, qui fait apparaître ou disparaître l'affichage du «cap compas» ;

Une touche **TEMP**, qui fait apparaître ou disparaître l'affichage de la température ;

Une touche **US/MET**, qui fait passer l'affichage de Celsius en Fahrenheit ou vice-versa.



COMPENSATION DU COMPAS

Votre compas de route peut être «étalonné» pour éliminer deux types d'erreur : la déviation et la déclinaison. En cas de panne de batterie, les mémoires contenant les informations nécessaires à ces deux types de correction ne sont plus alimentées et leur contenu est perdu ; le compas affiche alors un astérisque pour vous rappeler de refaire les opérations d'étalonnage.

Etalonnage du compas : Déviation
N'essayez pas d'étalonner le compas à proximité d'objets métalliques volumineux, tels que d'autres véhicules, un pont, ou des constructions en béton armé.

Garez le véhicule sur une surface plane et horizontale, dans n'importe quelle direction. Fermez les portières et faites tourner le moteur.

Insérez un trombone ou un objet similaire entre les touches COMP et US/MET et appuyez une seule fois. L'affichage doit indiquer «C1».

Lorsque l'indication «C2» se met à clignoter à l'affichage, cela signifie que la première partie de l'étalonnage est effectuée. Faites alors effectuer au véhicule un demi-tour sur lui-même ; ensuite, appuyez à nouveau sur votre trombone (toujours entre COMP et US/MET). Bientôt, la température extérieure s'affichera à la place de «C2», indiquant par là la fin de l'opération.

Compensation du compas : Déclinaison
Le nord magnétique ne coïncide pas exactement avec le nord géographique; la différence entre les deux est appelée déclinaison. Dans certaines régions, la déclinaison est suffisante

pour que le compas de votre véhicule donne de fausses indications. Dans ce cas, il doit être corrigé en déclinaison.

Pour corriger le compas en fonction de la déclinaison magnétique de l'endroit où vous vous trouvez, garez le véhicule face au nord géographique (aidez-vous d'une carte routière). Fermez les portières et faites tourner le moteur. Insérez un trombone entre les touches US/MET et TEMP, et appuyez une seule fois. Dans les trente secondes, l'affichage s'éteint brièvement, puis se rallume en affichant «N». La déclinaison est alors corrigée.

Ne fixez au toit de votre véhicule aucun dispositif magnétique (une antenne cibiste par exemple), cela pourrait fausser l'indication du compas.

Le thermomètre extérieur ne fonctionne que dans la plage de températures comprises entre -35°C (-31°F) et +55°C (+131°F).

LUMIERES

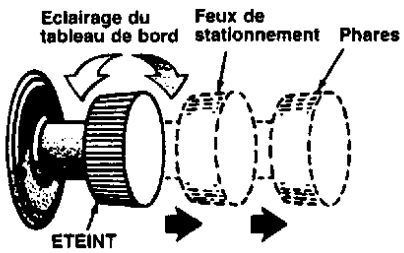
Eclairage intérieur
Les lampes intérieures placées au plafond, à l'arrière, et auprès des portes s'allument lorsque l'on ouvre une portière. On peut aussi les allumer en tournant la manette des phares dans le sens des aiguilles d'une montre.

Lampes de lecture arrière (Option)
Ces lampes peuvent être actionnées individuellement en faisant tourner l'anneau qui les entoure.

Avant de quitter le véhicule, vérifiez si vous n'avez pas oublié d'éteindre les lampes.

Phares, feux de stationnement, éclairage du tableau de bord
Lorsque vous tirez la manette des phares au premier cran, vous allumez les feux de position avant, arrière, et latéraux, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, et l'éclairage du tableau de bord. Pour allumer les phares (feux de route ou feux de croisement), tirez la manette à fond.

L'intensité de l'éclairage du tableau de bord peut être réglée par rotation de la commande des phares.



Volets des phares
Lorsque vous tirez à fond la manette des phares, ceux-ci s'allument et leurs volets s'ouvrent.

Commande manuelle — Si, pour cause de panne, l'ouverture automatique des volets de phare cessait de fonctionner, ils peuvent également être ouverts ou fermés à la main.

Le moteur qui actionne ces volets se trouve à l'extrême avant du véhicule, derrière la calandre, au centre. Pour ouvrir les volets de phare, débranchez les fils électriques du moteur, puis tournez la molette située au-dessous de celui-ci.

Extinction différée des phares (Option)
Cette option vous donne la possibilité de n'éteindre les phares qu'une minute après avoir coupé le contact, de manière à vous permettre de trouver votre chemin lorsque vous quittez le véhicule dans un lieu sombre.

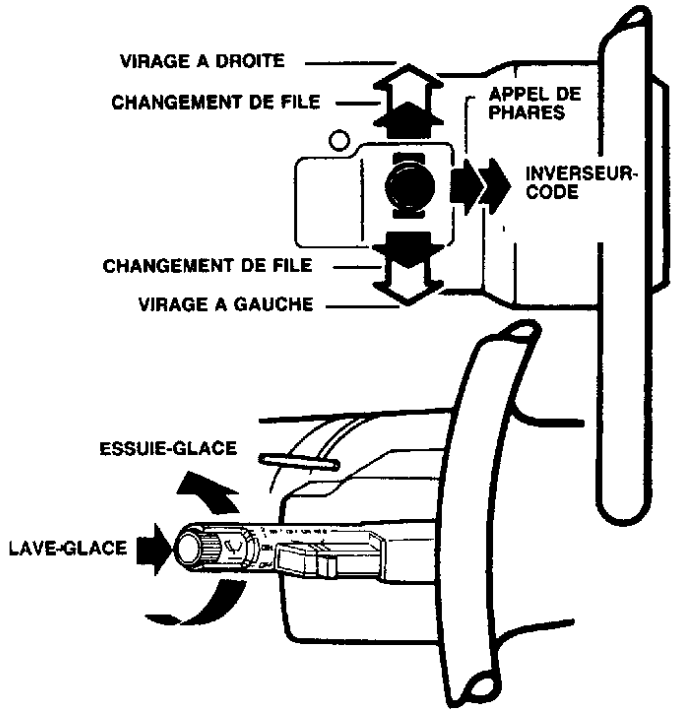
Pour obtenir ce retard à l'extinction, coupez le contact alors que les phares sont encore allumés ; ensuite seulement, coupez les phares. La période d'une minute, pendant laquelle les phares restent allumés, commence au moment où vous coupez le contact.

Si par contre vous coupez les phares avant le contact, ils s'éteindront immédiatement.

Alarme des phares (Option)
Si par inadvertance vous oubliez d'éteindre les phares ou les feux de position en coupant le contact, un signal sonore vous l'indiquera au moment où vous ouvrirez la portière du conducteur.

LEVIER COMBINE MULTI-FONCTIONS
Indicateurs de direction : Les deux flèches du tableau de bord clignotent en même temps que vos feux de direction, vous signalant ainsi le bon fonctionnement de ces derniers. Si l'une

des flèches reste allumée sans clignoter, vérifiez les lampes des clignotants extérieurs. Si une flèche ne s'allume pas alors que vous actionnez la manette, c'est le signe que soit le fusible, soit la lampe-témoin elle-même, a sauté.



Inverseur-code : Tirez le levier de commande vers le volant pour faire passer les phares de «route» en «code» ou vice-versa.

Appel de phares : Pour actionner momentanément les feux de route, tirez légèrement le levier vers le volant. Ceci allume vos feux de route et les maintient allumés jusqu'à ce que vous relâchiez le levier.

Essuie-glace et lave-glace : Les essuie-glace et le lave-glace sont eux aussi commandés au moyen du même levier. Tournez la tête du levier de commande pour choisir l'une des vitesses d'essuie-glace. Pour actionner le lave-glace, appuyez sur la tête du levier en la poussant dans le sens de la tige, c'est-à-dire vers la colonne de direction.

Remarque : *Par temps froid, arrêtez toujours les essuie-glace et laissez-les revenir en position de repos avant de couper le*

contact. Si les essuie- glace sont laissés «en service» et s'ils gèlent au milieu du pare-brise, cela peut endommager irrémédiablement le moteur d'essuie-glace au moment où vous remettez le contact.

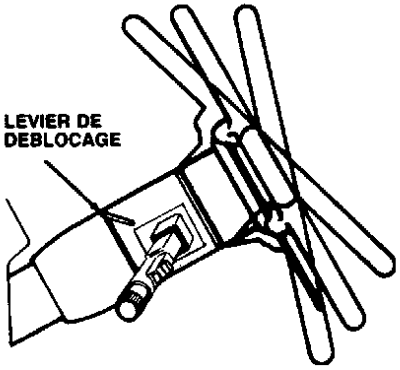
Essuie-glace à fonctionnement intermittent
L'essuie-glace à fonctionnement intermittent est utile en cas de crachin ou de pluie fine. Les essuie-glace de votre véhicule sont conçus pour vous permettre de régler l'intervalle désiré entre deux allers-retours successifs. Lorsque vous faites tourner la tête du levier de commande, les essuie-glace passent progressivement d'un aller-retour toutes les 15 secondes environ à des mouvements de plus en plus fréquents, jusqu'à un toutes les 2 secondes environ ; si vous continuez à faire tourner la tête du levier (position LO), ils passent ensuite en vitesse «lente», à fonctionnement continu.

Pour actionner le lave-glace, appuyez sur la tête du levier de commande; tant que vous maintenez la pression, le lave-glace continue à fonctionner. Si vous actionnez le lave-glace alors que les essuie-glace sont en fonctionnement intermittent, ils passent temporairement en fonctionnement continu ; ils reviendront au fonctionnement intermittent quelques secondes après que vous aurez cessé d'actionner le lave-glace. Si vous actionnez le lave-glace alors que les essuie-glace sont à l'arrêt (position OFF), vous mettez en route les essuie-glace à la vitesse intermittente la plus lente ; ils continuent alors à fonctionner jusqu'à ce que vous rameniez la manette en position d'arrêt.

Dégivrage de la vitre arrière (Option)
Deux boutons-poussoirs situés au tableau de bord, à gauche de la colonne de direction, mettent le dégivreur EN ou HORS service (position ON ou OFF). Une lampe-témoin orange vous rappelle que le dégivreur est branché. Lorsque le dégivreur est branché, les éléments chauffants de désembuage des rétroviseurs extérieurs sont également branchés.

Pour éviter d'abîmer les conducteurs électriques, n'utilisez pas de grattoirs, d'instruments acérés, ni de substances abrasives ou corrosives, sur la surface intérieure de la vitre arrière. Pour ôter les étiquettes et autocollants, décollez-les à l'aide d'eau chaude.

Colonne de direction inclinable (Option)
Pour modifier l'inclinaison du volant, placez-le à la position désirée tout en tirant vers le haut le petit levier situé sous la manette des clignotants. Lâchez le levier pour bloquer le volant dans la bonne position.



REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA VITESSE (Option)
Lorsqu'il est actionné, ce dispositif prend le contrôle de l'accélération aux vitesses allant de 48 km/h (30 mph) à 136 km/h (82 mph). Les commandes se trouvent sur le levier combiné multi-fonctions et consistent en un bouton de mise en service (SET) et un interrupteur à glissière.

Mise en service — Lorsque le véhicule a atteint la vitesse de croisière désirée, faites passer l'interrupteur à glissière de OFF (Hors fonction) sur ON (En fonction) tout en appuyant sur le bouton SET (Mise en service). Ceci mémorise la vitesse et met le système en fonction ; vous pouvez alors lâcher l'accélérateur. Le fait de pousser la glissière de OFF sur ON sans appuyer sur SET mémorise la vitesse, mais ne met pas le système en fonction. La commande peut être laissée sur ON lorsque le véhicule est en stationnement.

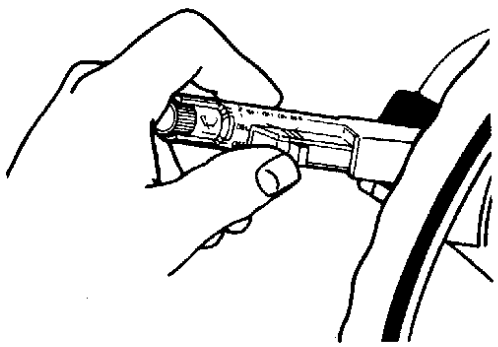
Mise hors circuit — Une légère pression sur la pédale de frein, ou l'usage normal des pédales de frein ou d'embrayage pour décélérer, met le système hors circuit sans effacer la vitesse mémorisée. Cette dernière est effacée lorsque vous faites revenir la glissière sur OFF ou que vous coupez le contact.

Si vous actionnez la pédale d'embrayage alors que le réglage automatique de vitesse est en service, il se peut que vous constatiez un vrombissement de moteur. Ceci est normal et ne risque pas d'endommager votre moteur.

Pour revenir à la vitesse mémorisée — Poussez la glissière sur RESUME (Continuer) et le réglage de vitesse se remettra à fonctionner et fera revenir le véhicule à la vitesse précédemment mémorisée. Ne laissez pas la glissière revenir toute

seule à la position ON, elle pourrait la dépasser et se mettre sur OFF.

Pour modifier la réglage de vitesse — Vous pouvez à tout moment modifier la vitesse mémorisée en accélérant ou en décélérant jusqu'à la nouvelle vitesse de croisière désirée et en actionnant alors le bouton SET.



Lorsque le système est en fonction, un bref «tapotement» sur le bouton SET élève de 3 km/h la vitesse mémorisée.

Si vous tenez le bouton SET enfoncé, le véhicule commencera progressivement à ralentir ; au moment où vous lâchez le bouton.

Accélérez pour dépasser — Appuyez normalement sur l'accélérateur au moment d'un dépassement. Lorsque vous décélérez, le véhicule revient à la vitesse mémorisée.

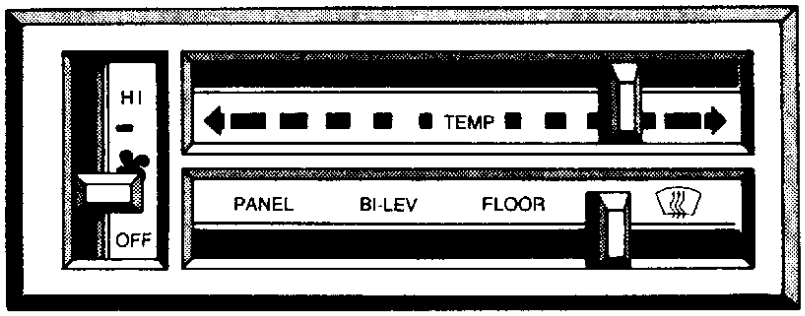
ATTENTION

Il est déconseillé de se servir du réglage de vitesse automatique lorsque les circonstances du trafic ne permettent pas de maintenir une vitesse constante, par exemple par trafic dense, sur route sinueuse ou glissante, ou dans la neige ou le verglas.

VENTILATION (véhicules à chauffage seul)

Lorsque le véhicule est en mouvement, vous avez le choix entre deux systèmes de ventilation indépendants. Ils sont tous deux plus efficaces lorsque l'une des fenêtres est partiellement ouverte.

CHAUFFAGE



L'utilisateur peut améliorer son confort grâce à divers réglages. Les commandes sont les suivantes :

Ventilateur

Détermine le débit de l'air admis de force dans le véhicule. Le ventilateur permet d'augmenter le débit d'air, quelle que soit la position des autres commandes.

Commande d'admission d'air (inférieure)

Cette manette détermine la direction du flux d'air.

Ses positions sont les suivantes :

«Panel» (Tableau de bord) — L'air extérieur, éventuellement chauffé, pénètre par les aérateurs du tableau de bord. Lorsque la manette est dans cette position, l'air peut être dirigé vers les fenêtres latérales pour les dégivrer ou les désembuer par temps froid.

«Bi-Level» (Omnidirectionnel) — L'air est admis par les aérateurs situés au tableau de bord et au plancher ainsi que par les dégivreurs.

«Floor» (Plancher) — L'air est dirigé principalement à travers les aérateurs au plancher et accessoirement à travers les dégivreurs.

«Dégivrage» — L'air est dirigé principalement vers les dégivreurs du pare-brise, situés au bas de ce dernier ; accessoirement, un débit d'air plus faible est dirigé à travers les aérateurs du plancher.

Manette de commande de température

Cette commande règle la température de l'air admis dans l'habitacle, quelle que soit la position des autres commandes.

Désembuage des vitres latérales
Un aérateur non réglable est placé de chaque côté du véhicule, à l'extrémité du tableau de bord. Ces aérateurs sont alimentés lorsque la commande d'admission d'air est sur «FLOOR» (Plancher) ou sur DEGIVRAGE. L'air passant par ces aérateurs est dirigé vers la partie de la vitre à travers laquelle vous voyez les rétroviseurs.

Conseils pour l'hiver
Pendant les mois d'hiver, assurez-vous que les prises d'air situées immédiatement en avant du pare-brise ne sont pas obstruées par de la glace, de la neige, ou des feuilles mortes par exemple. La présence de feuilles mortes dans les conduits d'admission d'air pourrait freiner le débit d'air et boucher les conduits d'expulsion de l'eau.

L'air se réchauffera plus vite par temps froid si seules les vitesses inférieures du ventilateur sont utilisées pendant les dix premières minutes d'utilisation du véhicule.

Par temps froid, lorsque le moteur est encore froid, placez la commande d'admission d'air sur «Dégivrage» pour détourner l'air froid des occupants du véhicule.

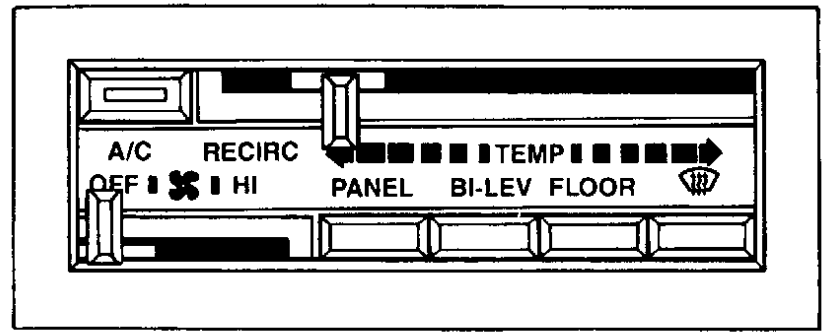
CLIMATISEUR (Option)
Le climatiseur Chrysler est conçu pour fournir au conducteur et à ses passagers une maîtrise maximale de l'atmosphère intérieure du véhicule.

L'utilisateur peut régler la température, le débit et la direction de l'air circulant dans le véhicule.

Les commandes sont les suivantes :

Commande de température
Cette commande règle la température de l'air admis dans l'habitacle.

Dans la position extrême gauche, sur «RECIRC», c'est l'air intérieur du véhicule qui recircule à travers le conditionneur d'air. Cela permet, par temps chaud, d'abaisser plus rapidement la température intérieure du véhicule, et de ne pas introduire dans le véhicule l'air extérieur, si celui-ci est par exemple très humide ou malodorant.



Pour éviter d'introduire l'air extérieur dans le véhicule, placez la commande de température sur «RECIRC».

Ventilateur
Détermine le débit de l'air admis de force dans le véhicule, quelle que soit la position des autres commandes.

Lorsque la commande du ventilateur est sur «OFF» (Arrêt), tant le ventilateur que le climatiseur sont mis à l'arrêt. C'est pourquoi il faut que la commande du ventilateur soit dans l'une des quatre positions de fonctionnement pour pouvoir mettre en marche le climatiseur(A/C).

Touche A/C (Air conditionné)
Lorsque le ventilateur est en service, une pression sur cette touche met en marche le compresseur de réfrigération de l'air. Le fait que le climatiseur est en service est signalé par un témoin bleu au centre de la touche.

L'air conditionné sort des aérateurs choisis, en poussant sur l'une des quatre touches qui permettent de diriger l'air. Pour arrêter le compresseur, appuyez à nouveau sur A/C.

Remarque: *Le compresseur ne se mettra pas en marche tant que le moteur n'aura pas tourné pendant une dizaine de secondes.*

Touches de direction de l'air
Ces quatre touches permettent de choisir par quels aérateurs l'air est admis dans l'habitacle.

Les touches «PANEL» (Tableau de bord), «BI-LEV» (Omnidirectionnel) et «FLOOR» (Plancher) peuvent être utilisées en conjonction avec la touche A/C du climatisation pour diriger

l'air conditionné, ou bien, lorsque le climatiseur est à l'arrêt, pour la ventilation du véhicule.

Le fonctionnement du climatiseur est automatique dans la position «Dégivrage».

«Panel» (Tableau de bord) — L'air est admis dans l'habitacle par les aérateurs du tableau de bord ; ceux-ci peuvent être orientés pour diriger le flux d'air.

«Bi-Lev» (Omnidirectionnel) — L'air est admis principalement par les aérateurs du tableau de bord ; accessoirement, une moindre quantité d'air est admise par les aérateurs au plancher.

Remarque : *Pour augmenter votre confort, l'air passant par les aérateurs du tableau de bord et celui dirigé vers le plancher ne sont pas à la même température : l'air du plancher est légèrement plus chaud. Ceci améliore votre confort par les journées fraîches mais très ensoleillées.*

«Floor» (Plancher) — L'air est admis principalement par les aérateurs au plancher ; accessoirement, une moindre quantité d'air passe par les dégivreurs.

(Dégivrage) — Lorsque vous appuyez sur la touche de dégivrage, l'air traité est dirigé vers les dégivreurs. Pour éviter d'embuer le pare-brise par de l'air humide non traité, le climatiseur se met automatiquement en marche lorsque vous actionnez la touche de dégivrage.

CONSEILS D'UTILISATION

IMPORTANT : *N'accélérez pas le ralenti du moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt si le climatiseur est en fonctionnement. Par temps chaud, une telle action pourrait surcharger le climatiseur et provoquer des fuites de fluide réfrigérant.*

Sur les véhicules climatisés, de légères variations du régime ou de la puissance du moteur peuvent se produire lorsque le climatiseur est en fonctionnement. Ceci est un phénomène normal car le thermostat du climatiseur met celui-ci en marche et l'arrête périodiquement pour maintenir une atmosphère confortable et économiser le carburant.

Rafraîchissement rapide de l'atmosphère intérieure

Pour rafraîchir rapidement l'air intérieur de votre véhicule, réglez la température au plus bas et le ventilateur à sa vitesse

maximum. Mettez en marche le climatiseur et appuyez sur l'une des touches «PANEL» (Tableau de bord) ou «BI-LEV» (Omnidirectionnel). Conduisez le véhicule pendant quelques minutes toutes vitres ouvertes pour expulser l'air chaud contenu dans l'habitacle. Ensuite, fermez les fenêtres et placez la commande de température sur «RECIRC». Lorsque la température voulue est atteinte, placez la commande de température et celle du ventilateur sur la position qui assurera votre confort.

Désembuage des vitres

Par temps humide ou légèrement pluvieux, les vitres du véhicule ont souvent tendance à se couvrir de buée par l'intérieur. Pour désembuer les vitres, utilisez les touches «A/C» et «PANEL» ainsi que la commande du ventilateur. Dirigez les aérateurs en direction des fenêtres. Evitez de faire RECIRCuler l'air intérieur du véhicule, si ce n'est pour de courtes durées, lorsque le climatiseur est à l'arrêt, car cela pourrait provoquer des dépôts de buée sur les vitres.

Le pare-brise peut être désembué rapidement au moyen de la touche de dégivrage.

Conseils pour l'été

Les véhicules climatisés doivent être protégés l'été au moyen d'un antigel de haute qualité, afin d'assurer une protection convenable contre la corrosion et d'élever le point d'ébullition du fluide réfrigérant en guise de protection contre la surchauffe. Une concentration de 50% est recommandée.

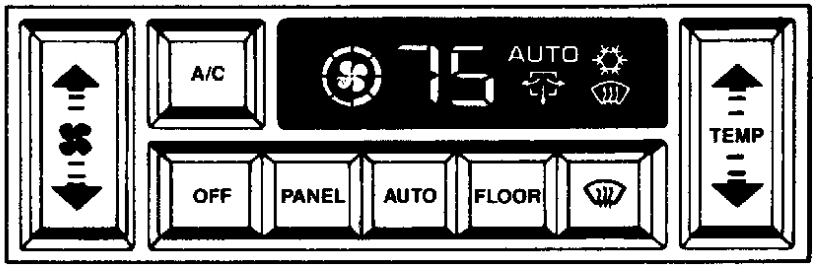
Conseils pour l'hiver

Pendant les mois d'hiver, assurez-vous que les prises d'air situées immédiatement en avant du pare-brise ne sont pas obstruées par de la glace, de la neige, ou des feuilles mortes par exemple. La présence de feuilles mortes dans les conduits d'admission d'air pourrait freiner le débit d'air et boucher les conduits d'expulsion de l'eau.

L'air se réchauffera plus vite par temps froid si seules les vitesses inférieures du ventilateur sont utilisées pendant les dix premières minutes d'utilisation du véhicule. Au démarrage, lorsque le moteur est froid, utilisez la position RECIRC de la commande de température tout en maintenant le ventilateur à l'arrêt, de manière à interdire à l'air froid extérieur l'entrée de l'habitacle.

Désembuage des vitres latérales
Un aérateur non réglable est placé de chaque côté du véhicule, à l'extrémité du tableau de bord ; ces aérateurs sont alimentés lorsque la commande d'admission d'air est sur «FLOOR» (Plancher) ou sur «Dégivrage». L'air passant par ces aérateurs est dirigé vers la partie de la vitre à travers laquelle vous voyez les rétroviseurs.

CLIMATISEUR A COMMANDE ELECTRONIQUE (ATC = Automatic Temperature Control) (Option)



Le climatiseur à commande électronique permet un réglage plus précis de la température intérieure du véhicule que ne le permettent les climatiseurs classiques. L'affichage montre la vitesse choisie pour le ventilateur, la température de réglage, la direction de l'air, et le fonctionnement du climatiseur et/ou du dégivreur. En mode AUTO, sont affichés la température de réglage, le mot «AUTO» et le fonctionnement du climatiseur. La température de réglage peut être affiché en degrés Celsius ou Fahrenheit. *Pour passer d'une échelle à l'autre, appuyez simultanément sur «AUTO» et sur «Dégivrage».*

Commande du ventilateur
Quel que soit par ailleurs le fonctionnement du climatiseur, la vitesse du ventilateur peut être réglée de manière à faire entrer dans l'habitacle un débit d'air plus ou moins important. Chaque pression sur l'une des extrémités de la touche fait augmenter ou diminuer la vitesse du ventilateur. Au panneau d'affichage, le symbole «ventilateur» est accompagné d'un plus ou moins grand nombre de segments éclairés, selon la vitesse du ventilateur.

Touche A/C (Air conditionné)
Une pression sur cette touche met en marche le climatiseur (un «flocon de neige» apparaît à l'affichage). Le compresseur se

met en route pour autant que la température extérieure soit supérieure à -12°C (+10°F).

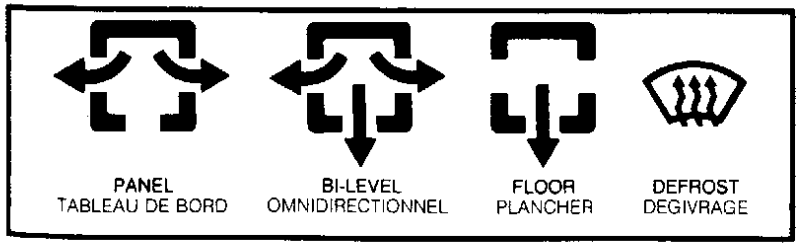
Lorsque le climatiseur ne fonctionne pas, l'air introduit dans le véhicule est à la même température que l'air extérieur.

Touche «OFF» (Arrêt)
Cette touche permet d'arrêter le climatiseur. La sonde thermostatique placée à l'intérieur du véhicule, ainsi que le ventilateur, continuent toutefois à fonctionner.

Touche «TEMP» (Thermostat)
En appuyant sur l'extrémité supérieure ou inférieure de cette touche, vous élevez ou vous abaissez, selon le cas, le réglage du thermostat. Les réglages «minimum» et «maximum» correspondent respectivement à 18°C (65°F) et 29°C (85°F).

Une fois le thermostat réglé et le fonctionnement AUTOmatique sélectionné, le fonctionnement du climatiseur est automatique. Dès que l'on démarre le véhicule, le climatiseur se met en route de manière à maintenir une température intérieure du véhicule aussi proche que possible de la température de réglage.

Si la température intérieure est très élevée, le climatiseur, s'il est en service, se mettra automatiquement en mode «Recirculation». Ce mode peut aussi être obtenu manuellement en continuant d'appuyer pendant au moins cinq secondes sur la commande du thermostat, après que la température de réglage ait atteint 18°.



Pour admettre à nouveau de l'air extérieur dans le véhicule, augmentez la température de réglage, ou bien arrêtez le climatiseur et remettez-le en marche.

Il n'est pas nécessaire de régler le climatiseur en entrant dans le véhicule, le microprocesseur le fait tout seul.

Mode AUTO — Dans ce mode, la direction de l'air et la vitesse du ventilateur sont commandées automatiquement. L'utilisation de ce mode de fonctionnement est vivement recommandée.

Touches de détermination manuelle de la direction de l'air

Ces touches permettent de choisir entre quatre répartitions possibles de l'air introduit dans le véhicule. Ils ne doivent en principe être utilisés que lorsque le confort désiré n'est pas atteint en fonctionnement automatique (AUTO).

«PANEL» (Tableau de bord) — L'air est dirigé vers les aérateurs du tableau de bord. Le symbole «PANEL» apparaît à l'affichage. Ce mode de fonctionnement ne doit pas être utilisé lorsque le moteur est froid.

Fonctionnement omnidirectionnel — En appuyant simultanément sur les touches «PANEL» (Tableau de bord) et «FLOOR» (Plancher), l'air est dirigé à la fois à travers les aérateurs du tableau de bord et ceux du plancher. Trois flèches apparaissent à l'affichage. Ce mode de fonctionnement ne doit pas être utilisé lorsque le moteur est froid.

Remarque: *Pour un meilleur confort, l'air dirigé vers les aérateurs du tableau de bord et celui dirigé vers le plancher sont à des températures différentes ; cette différence est variable. L'air le plus chaud est dirigé vers le plancher. Ceci augmente votre confort par temps frais mais très ensolleillé.*

«FLOOR» (Plancher) — L'air est dirigé principalement vers le plancher ; accessoirement, un débit d'air plus faible est dirigé vers les dégivreurs. La symbole «FLOOR» apparaît à l'affichage.

Dégivrage — L'air est dirigé principalement vers les dégivreurs ; accessoirement, un débit d'air plus faible est dirigé vers le plancher.

Pour éviter que de l'air humide non traité ne couvre le pare-brise de buée, le choix de ce mode de fonctionnement met le climatiseur en marche. Du fait d'un retard au déclenchement intentionnellement incorporé à cette commande, l'air sera admis par les aérateurs du tableau de bord pendant cinq à dix secondes après une pression sur cette touche, si le climatiseur était initialement à l'arrêt. Le symbole du dégivrage apparaît.

Aérateurs du tableau de bord

Ces aérateurs peuvent être orientés dans toutes les directions, ou fermés un par un, si l'on actionne les volets.

Conseils d'utilisation

Le conducteur et ses passagers jouiront d'un confort optimum en sélectionnant la température et la direction de l'air appropriées ; reportez-vous au tableau ci-dessous, qui donne les différents réglages conseillés selon les conditions météorologiques du moment.

IMPORTANT : *N'accélérez pas le ralenti du moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt si le climatiseur est en fonctionnement. Par temps chaud, une telle action pourrait surcharger le climatiseur et provoquer des fuites de fluide réfrigérant.*

Conditions météorologiques	Direction de l'air conseillée	Réglages déconseillés
Temps chaud : plus de 21°C (70°F)	Tableau de bord, climatiseur en fonction ; voir note	Plancher
Ensoleillé — Temps doux ou frais : températures comprises entre 4°C et 21°C (40°F et 70°F)	Tableau de bord, climatiseur en fonction	Plancher, si la température extérieure dépasse 13°C (55°F)
Nuageux — Temps doux ou frais : températures comprises entre 4°C et 21°C (40°F et 70°F)	Plancher, climatiseur à l'arrêt	Tableau de bord ou omnidirectionnel
Temps froid : (au-dessous de +4°C ou 40°F)	Plancher, climatiseur à l'arrêt	Tableau de bord ou omnidirectionnel
Au démarrage, faites fonctionner le ventilateur à sa vitesse maximum pour atteindre rapidement la température choisie. **Remarque:** La réfrigération maximale (avec recirculation de l'air) est automatique lorsque la température intérieure est très élevée. Le climatiseur passera en fonctionnement normal (avec air frais extérieur) une fois qu'une température confortable aura été atteinte.		

Désembuage des vitres

Par temps doux mais humide ou légèrement pluvieux, les vitres du véhicule ont souvent tendance à se couvrir de buée par l'intérieur. Le pare-brise peut être désembué rapidement au moyen de la touche de dégivrage. Pour désembuer toutes les autres vitres, mettez en marche le climatiseur (A/C), appuyez sur «BI-LEV» et augmentez la vitesse du ventilateur.

Rafraîchissement rapide
Pour rafraîchir rapidement l'air intérieur de votre véhicule, enfoncez les touches A/C et PANEL, et faites fonctionner le ventilateur à sa vitesse maximum. Le climatiseur rafraîchira rapidement l'atmosphère intérieure de votre véhicule.

Conseils pour l'été
Les véhicules climatisés doivent être protégés l'été au moyen d'un antigel de haute qualité, afin d'assurer une protection convenable contre la corrosion et d'élever le point d'ébullition du fluide réfrigérant en guise de protection contre la surchauffe. Une concentration de 50% est recommandée.

Recirculation automatique de l'air par temps chaud
Lorsque la température intérieure du véhicule atteint une valeur inconfortablement élevée, le climatiseur passera automatiquement en mode «Recirculation» afin de rafraîchir le plus rapidement possible l'habitacle. Au bout de dix minutes, le climatiseur passera à un mélange de 50% d'air extérieur et 50% d'air recirculant ; et cela jusqu'à obtention d'une température confortable.

Conseils pour l'hiver
Pendant les mois d'hiver, assurez-vous que les prises d'air situées immédiatement en avant du pare-brise ne sont pas obstruées par de la glace, de la neige, ou des feuilles mortes par exemple. La présence de feuilles mortes dans les conduits d'admission d'air pourrait freiner le débit d'air et boucher les conduits d'expulsion de l'eau.

L'air se réchauffera plus vite par temps froid si seules les vitesses inférieures du ventilateur sont utilisées pendant les dix premières minutes d'utilisation du véhicule.

Par temps froid, si l'air issu des aérateurs supérieurs alors que le moteur est encore froid vous est désagréable, dirigez le flux d'air à l'écart des occupants du véhicule en vous servant de la commande de dégivrage.

L'air chaud permettant de réchauffer l'habitacle n'est disponible qu'une fois le moteur chaud et l'eau du radiateur parvenue à température. C'est pourquoi, pour éviter de souffler de l'air froid sur le conducteur et ses passagers, le ventilateur ne se met pas immédiatement en marche en cas de démarrage par

temps froid. Dans ces conditions, pour provoquer la mise en marche du ventilateur, appuyez sur la commande du ventilateur ou sur celle du dégivrage.

Retard à la mise en marche du ventilateur par temps froid.
Ce dispositif empêche la mise en marche immédiate du ventilateur en cas de démarrage par temps froid. Le ventilateur se met alors automatiquement en marche au bout de quelques minutes. Ce retard ne se produit pas si la température extérieure est supérieure à 10°C.

Remarque : *De légères variations du régime ou de la puissance du moteur peuvent se produire lorsque le climatiseur est en fonctionnement. Ceci est un phénomène normal car le thermostat du climatiseur met celui-ci en marche et l'arrête périodiquement pour maintenir une atmosphère confortable dans l'habitacle. Le fonctionnement discontinu du climatiseur contribue également à réduire la consommation de carburant.*

PNEUS
Un gonflage correct des pneus est une condition essentielle à un fonctionnement sûr et satisfaisant de votre véhicule. Le gonflage des pneus exerce une influence dans trois domaines principaux :

1. Sécurité — Si vos pneus sont sous-gonflés, ils subissent des efforts de flexion supérieurs à la normale, ce qui peut provoquer une usure prématurée ou même une perte d'étanchéité. Si, par contre, ils sont trop gonflés, ils perdent leur capacité d'amortir les chocs. Les objets sur la route et les impacts de projectiles peuvent endommager et même crever les pneus.

2. Economie — Un gonflage incorrect des pneus peut provoquer une usure irrégulière de ceux-ci, et vous obliger à les remplacer plus tôt que prévu. Une pression de gonflage insuffisante augmente en outre la résistance de roulement et donc la consommation d'essence.

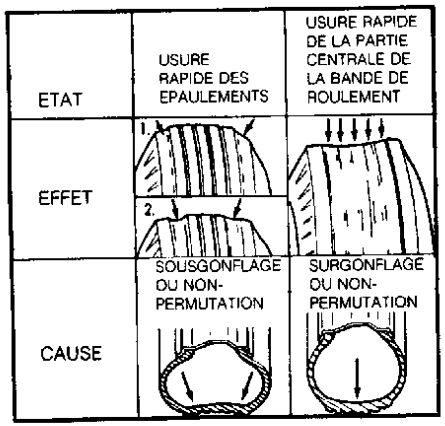
3. Confort et stabilité du véhicule — Un gonflage correct des pneus contribue au confort de la conduite. Des pneus surgonflés augmentent les secousses et l'inconfort. Le surgonflage comme le sousgonflage influencent la stabilité du véhicule et

peuvent produire une impression de mollesse ou, au contraire, de réactivité excessive du véhicule.

Un gonflage inégal des différents pneus peut affecter le contrôle de la direction.

Pressions de gonflage des pneus
La pression de gonflage correcte des pneus de votre véhicule est affichée dans l'embrasure de la portière du conducteur et indiquée à la fin de ce manuel. La pression des pneus doit être vérifiée au moins une fois par mois, plus souvent si la température extérieure est changeante, car celle-ci influence la pression des pneus. Les pressions indiquées sont toujours des pressions «à froid», c'est-à-dire pour des véhicules qui n'ont plus roulé depuis au moins trois heures, ou qui ont roulé moins de 2 km après une période d'arrêt d'au moins trois heures. La pression à froid ne doit pas dépasser la pression maximale mentionnée sur le flanc du pneu.

La pression indiquée sur l'affichette s'applique aussi bien aux pneus standard qu'à toutes les dimensions de pneus disponibles en option sur votre véhicule.



Lorsque vous roulez, l'échauffement normal des pneus peut faire augmenter leur pression de 13 à 40 kPa (2 à 6 psi). Cette augmentation de pression est normale et NE DOIT PAS être contrecarrée.

Pressions de gonflage pour la conduite à grande vitesse
Chrysler International vous conseille de rouler à une allure raisonnable en respectant les limitations de vitesse. Lorsque les vitesses autorisées et les circonstances du trafic sont telles que des vitesses élevées sont permises et possibles, le gonflage correct des pneus acquiert une importance primordiale. Jusqu'à 120 km/h (75 mph), respectez les pressions affichées dans l'embrasure de la portière du conducteur. A des vitesses

plus élevées, gonflez chaque pneu à la pression maximale mentionnée sur le flanc du pneu.

Evitez de rouler de manière prolongée à plus de 120 km/h (75 mph) lorsque le véhicule est chargé au maximum.

IMPORTANT
Des pneus trop ou trop peu gonflés peuvent influencer la tenue de route du véhicule ; ils peuvent aussi se dégonfler subitement et entraîner une perte de contrôle du véhicule.

Pneus radiaux
L'emploi de pneus à carcasse radiale diminue les risques dus à la route et adoucit le comportement du véhicule aux vitesses élevées. L'emploi simultané de pneus radiaux et diagonaux nuit à une bonne tenue de route. *Utilisez toujours les pneus radiaux par trains complets de quatre pneus.* Comme des pneus dont la durée de vie est plus longue peuvent tendre à s'user moins régulièrement que d'autres, il est très important de «croiser» les pneus de la manière conseillée afin de prolonger leur vie au maximum.

Les coupures et crevaisons dans les pneus radiaux ne sont réparables que si elles se situent dans la bande de roulement, en raison des flexions auxquelles sont soumis les flancs de ce type de pneus. Pour les réparations de vos pneus radiaux, consultez votre fournisseur.

Roue de secours compacte (Option)
Le pneu de la roue de secours compacte est conçu pour pouvoir être utilisé temporairement, en cas d'urgence, avec des pneus radiaux. Comme la durée de vie approximative de ce pneu n'est que de 3.200 km (2.000 milles), le pneu standard doit être réparé (ou remplacé) et remis en place à la première occasion. Le pneu de secours compact doit être maintenu à la pression de 414 kPa (60 psi). Ne dépassez pas la vitesse de 80 km/h (50 mph) lorsque vous roulez sur la roue de secours compacte. N'essayez pas de monter une housse ni un pneu conventionnel sur la roue de secours compacte, car cette roue est conçue spécifiquement pour le pneu compact avec lequel elle est livrée.

En raison de la garde au sol réduite due à l'utilisation de la roue de secours compacte, ne faites pas laver votre véhicule dans

une station de lavage automatique lorsque cette roue de secours est montée.

Entretien des pneus
Il est conseillé de «roder» les pneus neufs, y compris celui de la roue de secours (sauf s'il s'agit d'une roue de secours compacte) en roulant à moins de 90 km/h (55 mph) sur au moins 80 km (50 milles).

Vérifiez régulièrement la pression des pneus.

Patinage
Lorsque vous êtes immobilisé dans le sable, la boue, la neige, ou sur la glace ou le verglas, ne laissez pas patiner les roues à des vitesses dépassant 56 km/h (35 mph). Les forces centrifuges dues à des vitesses de rotation excessives peuvent endommager ou dégonfler les pneus et mettre en danger les piétons se trouvant à proximité.

Remplacement des pneus
Les pneus d'origine montés sur les Chrysler neuves ont été étudiés de concert par Chrysler et le fabricant de pneus ; ils sont conçus pour réaliser un équilibre optimum entre diverses caractéristiques telles que la souplesse, le bruit, la maniabilité, l'endurance, la durée de vie, l'adhérence, la résistance de roulement et le comportement aux vitesses élevées.

C'est pourquoi nous vous conseillons de ne les remplacer que par des pneus équivalents, sous peine de réduire la maniabilité et la sécurité de votre véhicule.

IMPORTANT
L'utilisation de pneus ne convenant pas aux vitesses auxquelles vous conduisez peut provoquer la perte totale du contrôle de votre véhicule suite à une crevaison à grande vitesse.

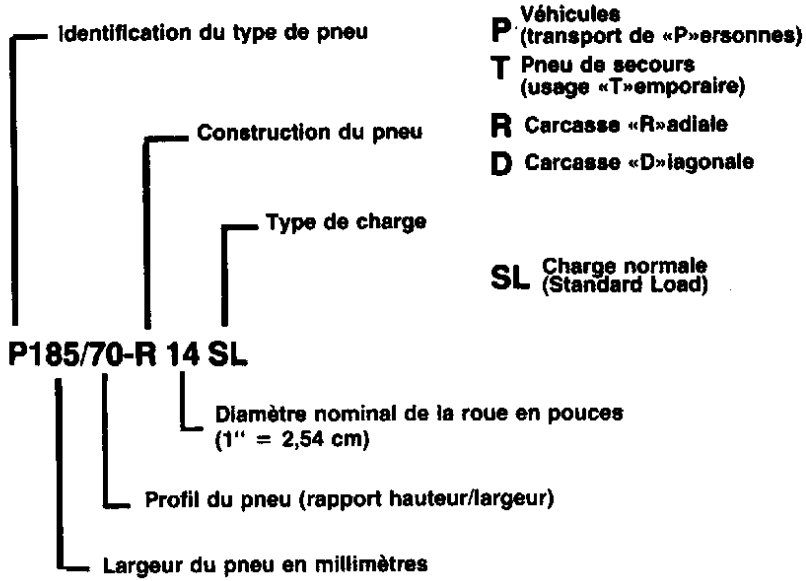
Si toutefois vous décidiez d'utiliser d'autres pneus, n'utilisez que des pneus de l'une des dimensions figurant sous «Dimensions acceptables des pneus et des jantes», ci-après. L'emploi de pneus de trop grand diamètre risque d'entraver le libre jeu des roues à l'intérieur des garde-boue et d'abîmer les pneus ou la carrosserie.

N'utilisez jamais de pneus plus petits que la dimension minimale mentionnée sur l'affichette collée dans l'embrasure de la

portière ; ils risqueraient d'être soumis à une charge pour laquelle ils ne sont pas conçus.

Le compteur de vitesse de votre véhicule est calculé en fonction des pneus d'origine. Si vous utilisez des pneus de dimension différente, demandez à votre concessionnaire s'il faut changer le pignon d'entraînement du compteur pour conserver une indication correcte.

Dimension des pneus



Les indications suivantes vous permettront de mieux comprendre la nomenclature des différents types de pneus.

Dimensions acceptables des pneus et des jantes

Pneu	Jante
P195/70 R14*	51/2 JJ (ne pas monter de chaînes)
P205/60 R15*	6 JJ (ne pas monter de chaînes)
P205/55 R 16	6 JJ (ne pas monter de chaînes)
T125/70 D14*	4 T (Roue de secours seulement) (ne pas monter de chaînes)
T125/90 R 15*	4T (ne pas monter de chaînes)

* Ne montez pas sur cette roue un pneu de dimension différente

Chaînes à neige

En raison de l'espace libre insuffisant entre le pneu et le garde-boue, ne montez jamais de chaînes à neige sur ce véhicule ; vous risqueriez de l'endommager.

Pneus-neige

Dans certaines régions, l'emploi de pneus-neige est nécessaire en hiver. La plupart des pneus standard et certains de ceux en option sont du type «toutes saisons» et conviennent également pour la neige, comme l'indique la mention «M+S» (Mud & Snow : Boue et neige) sur le flanc du pneu. Si des pneus spéciaux pour la neige sont nécessaires, il est indispensable d'utiliser des pneus du même type et de la même dimension que les pneus d'origine. A défaut, la sécurité et la tenue de route de votre véhicule peuvent en être affectées.

Les pneus à hautes performances disponibles sur certains modèles devront eux aussi, au besoin, pouvoir être échangés avec des pneus «boue et neige» (M+S) de type correspondant. Chrysler impose à ses fournisseurs de pneus «hautes performances» de mettre à la disposition du public des pneus-neige de type approprié. Renseignez-vous en cas de besoin auprès d'un marchand de pneus.

Les pneus-neige doivent être gonflés à 29 kPa (4 psi) de plus que ce qu'indique l'affichette collée dans l'embrasure de la portière du conducteur, à moins que la pression ainsi obtenue

ne soit supérieure à la pression maximale de gonflage moulée dans le flanc du pneu, auquel cas c'est cette dernière qui doit être appliquée.

Ne dépassez pas la vitesse maximale autorisée dans votre pays pour les pneus-neige.

CHARGEMENT DU VEHICULE

La charge maximale que votre véhicule peut supporter est indiquée dans le tableau ci-dessous et sur l'affichette collée dans l'embrasure de la portière du conducteur.

NE VOUS INSPIREZ PAS des poids mentionnés sur le certificat d'homologation de votre véhicule pour déterminer la charge maximale en personnes et en bagages.

Charge maximale du véhicule

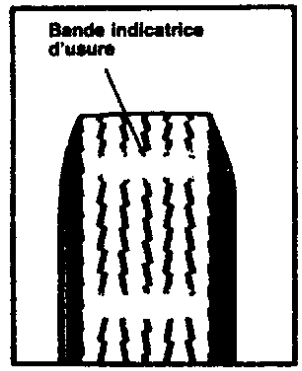
Passagers : sièges avant	2
Passagers : siège arrière	3
Bagages	52 kg (115 lb)
Charge utile du véhicule :	392 kg (865 lb)

Porte-bagages

L'emploi d'un porte-bagages n'augmente pas la charge utile totale de votre véhicule. Assurez-vous que le poids total des occupants du véhicule, plus celui des bagages transportés dans le coffre et sur le porte-bagages, ne dépasse pas la charge utile reprise au tableau ci-dessus.

Bandes indicatrices d'usure des pneus

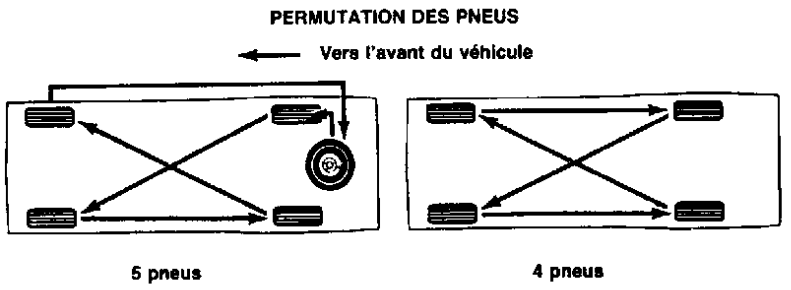
Les pneus d'origine fournis avec votre véhicule sont munis de bandes indicatrices destinées à vous avertir du moment où il faut remplacer les pneus. Ces bandes sont moulées au fond des dessins et apparaîtront sous forme de bandes lisses de 13 mm de large (1/2 pouce) lorsque la profondeur des dessins ne sera plus que de 2 mm (1/16 pouce). Lorsque ces bandes apparaissent dans deux rainures adjacentes (ou plus), il est temps de changer le pneu.



Dans certains pays, la loi impose de remplacer les pneus ayant atteint ce degré d'usure.

Recommandations relatives à la permutation des pneus
Les pneus avant et ceux des roues arrière sont soumis à des charges différentes et remplissent des fonctions différentes (guidage, traction et freinage). C'est pourquoi ils ont tendance à s'user à des rythmes différents et à des endroits différents. Pour cette raison, en permutant les pneus entre eux à bon escient, il est possible d'augmenter la durée de vie d'un train de pneus. Les bienfaits de cette opération se font particulièrement ressentir sur les pneus munis de dessins «agressifs», et notamment sur les pneus «toutes saisons». La permutation des pneus, comme on l'appelle, augmente la durée de vie de ceux-ci, améliore l'adhérence dans la boue, la neige et sur route mouillée, et contribue à une conduite douce et silencieuse.

Nous conseillons de permuter les pneus lorsqu'ils ont 12.000 km (7.500 milles) et ensuite tous les 24.000 km (15.000 milles), ou plus souvent si vous le désirez. Si vous constatez une usure irrégulière ou anormalement rapide de l'un ou de plusieurs des pneus, éliminez-en la cause avant de permuter ces derniers.



La méthode conseillée est celle de la «permutation d'arrière en avant» illustrée sur la figure. Cette méthode tire parti des procédés de fabrication actuellement en usage, qui permettent à présent de permuter les pneus radiaux. D'autres modes de permutation peuvent être utilisés, mais tous n'offrent pas les mêmes avantages.

Remarque: *Seuls les modes de permutation «à quatre pneus» peuvent être utilisés si la roue de secours est munie d'une roue de secours compacte ou à kilométrage limité.*

Parallélisme et équilibrage
Faites régulièrement équilibrer et réaligner vos roues, si vous voulez augmenter la durée de vie de vos pneus.

Une suspension mal alignée peut provoquer :

- une usure prématurée des pneus ;
- une usure irrégulière des pneus, par exemple une usure unilatérale ou centrale ;
- le véhicule «tire» à gauche ou à droite.
- Si le véhicule «tire» à gauche ou à droite, cela peut être dû aux pneus ; dans ce cas, le réalignement de la suspension est impuissant à faire disparaître ce phénomène. Consultez votre concessionnaire pour en diagnostiquer la cause.

Une suspension désalignée ne peut pas être une cause de vibrations ; par contre, celles-ci peuvent être dues à un déséquilibre de l'ensemble roue et pneu. L'équilibrage de vos roues vous permettra de réduire les vibrations et d'éviter que vos pneus ne se déforment ou ne s'usent de manière irrégulière.

REMORQUAGE
Conditions de la garantie
La «garantie du fabricant pour les véhicules automobiles affectés au transport de personnes» s'applique à la traction de remorques à des fins non commerciales, aux conditions suivantes :

- La traction de remorques sur terrain raisonnablement plat et par température ambiante modérée est admissible si le véhicule n'est pas muni d'un turbocompresseur.
- La traction de remorques par un véhicule à moteur 2.2L et turbocompresseur peut endommager le moteur ; tout dommage causé au moteur par la traction d'une remorque est exclu de la garantie.
- Le poids maximum des remorques est fixé comme suit :

2.5L à boîte automatique . . . . . .900 kg (2000 lb)
2.5L à boîte manuelle . . . . . .900 kg (2000 lb)

- L'emploi d'un véhicule à boîte automatique est préférable pour le remorquage.
- Les modèles décapotables ne sont pas conçus pour tirer une remorque.

Remarque : *Avant toute opération de remorquage, vérifiez le niveau du liquide dans la transmission automatique. Si vous constatez une décoloration ou une odeur de brûlé, remplacez le fluide de transmission et son filtre.*

- En cas de remorquage au moyen d'un véhicule à boîte manuelle, toute mise ou remise en marche après une immobilisation doit être effectuée en PREMIERE pour éviter une usure excessive de l'embrayage.
- La force exercée par la remorque sur le crochet de remorquage doit être considérée comme faisant partie intégrante de la charge du véhicule, 80 kg maximum.
- Si la remorque pèse plus de 450 kg (1000 lb), elle doit avoir ses propres freins. La seule méthode conseillée pour la commande des freins de la remorque est l'emploi de connecteurs électriques. Il est interdit de relier les freins de la remorque aux circuits hydrauliques de freinage du véhicule.

Lorsque vous tirez une remorque, quelle qu'en soit la taille, il est conseillé, dans un but de sécurité, d'équiper celle-ci de feux-stop et de clignotants. Pour répondre aux besoins accrus en énergie électrique dus à la présence de ces feux supplémentaires, et pour assurer leur bon fonctionnement, un clignotant à forte puissance peut être installé sur votre véhicule.

Ce clignotant à forte puissance, contrairement au clignotant-standard, ne vous donne aucune indication en cas de panne d'ampoule électrique. C'est pourquoi nous vous conseillons de contrôler visuellement le bon fonctionnement de tous les feux de votre véhicule.

PARTICULARITES DES MODELES DECAPOTABLES

Fonctionnement automatique de la capote

Remarque : *Le toit des modèles décapotables ne doit pas être replié tant qu'il n'est pas parfaitement sec.*

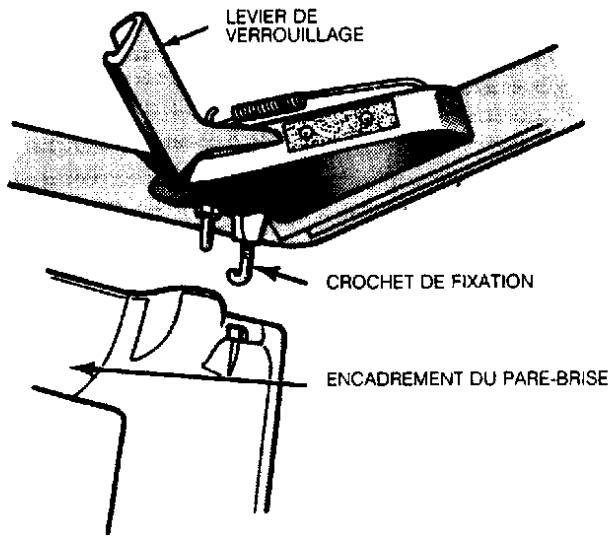
Pour ouvrir la capote :

IMPORTANT : *Assurez-vous que le véhicule est à l'arrêt complet, et levier de vitesses en position «P» (Parcage).*

La garniture de pavillon est fixée au toit décapotable, à l'avant et sur les côtés, par des bandes Velcro®, qu'il faut détacher avant d'ouvrir le toit.

1. Pour éviter tout dommage, tant au toit décapotable qu'à la vitre arrière, inspectez l'emplacement de rangement de la capote à l'arrière de l'habitacle, et assurez-vous qu'il ne s'y trouve aucun débris ni objet quelconque, y compris la housse de la capote. N'utilisez pas cet emplacement à d'autres fins que le rangement du toit décapotable.
2. Mettez le contact (tournez la clé sur ON).
3. Abaissez toutes les vitres latérales (de portière et de custode).
4. Ecartez du toit l'avant de la garniture de pavillon de manière à faire apparaître les leviers de verrouillage.

   Ecartez également de la garniture de pavillon les bords latéraux du toit.
5. Séparez le toit décapotable du pare-brise en tirant vers l'arrière les deux leviers de verrouillage jusqu'à la libération des crochets de fixation.



6. Appuyez sur la commande électrique de manière à dégager les chevilles de l'encadrement du pare-brise. Dès que le toit est dégagé du pare-brise, repliez les deux leviers de verrouillage.

Le fait de ne pas replier les deux leviers pourrait endommager la capote ; de plus, la housse ne peut pas être mise en place si ces leviers sont en position ouverte.

MISE EN PLACE DE LA HOUSSE DE CAPOTE

Abaissez la capote jusqu'à sa position de rangement et coupez le contact.

Insérez le bord arrière de la housse dans la rainure située à l'arrière de l'espace de rangement (Fig. 1). Centrez la housse par rapport au véhicule.

Déplacez légèrement le bord latéral de la housse vers le haut et vers l'axe médian du véhicule de manière à aligner avec son support la fixation arrière (Fig.2). Insérez la fixation dans son support. Tirez le levier de verrouillage vers l'avant et insérez-y par pression la fixation avant (Fig.2). Relâchez le levier et répétez l'opération sur l'autre côté de la housse.

Attachez les agrafes latérales de la housse à la moulure chromée située de chaque côté du siège arrière (Fig. 3).

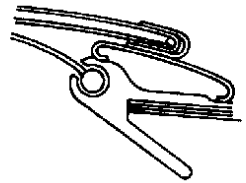


FIGURE 1

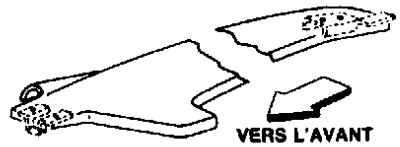


FIGURE 2

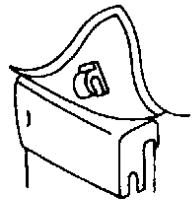


FIGURE 3

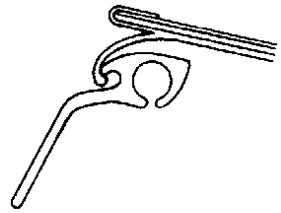


FIGURE 4

Insérez par pression le bord avant de la housse dans la rainure située au sommet du siège arrière (Fig. 4).

IMPORTANT : *Vérifiez toutes les fixations de la housse avant de remettre le véhicule en marche.*

Pour remettre la capote :

IMPORTANT : *Assurez-vous que le véhicule est à l'arrêt complet, et le levier de vitesses en position «P» (Parcage).*

1. Otez la housse et rangez-la dans l'espace de chargement.
2. Mettez le contact (tournez la clé sur ON).
3. Abaissez toutes les vitres latérales (de portière et de custode).
4. Relevez le toit en appuyant sur RAISE (Relever). Avant que la capote n'atteigne le pare-brise, arrêtez-la et ouvrez les deux crochets avant. Appuyez à nouveau sur RAISE, jusqu'à ce que les deux chevilles, situées sous le bord avant de la capote, se mettent en place dans l'encadrement du pare-brise.

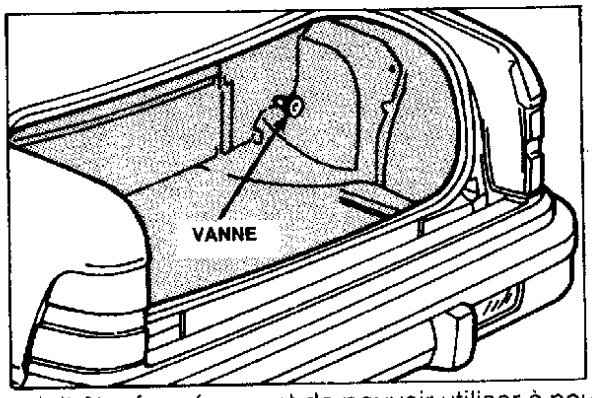
D'un point de l'encadrement, côté conducteur, tirez vers le bas et accrochez le crochet de fixation à sa gâche. Répétez l'opération côté passager. Verrouillez le côté passager. Verrouillez le côté conducteur.

Fixez la garniture de pavillon à l'avant et sur les côtés.

Commande manuelle du toit décapotable

Il est possible d'actionner manuellement le toit décapotable, grâce à une vanne de dérivation située dans le coffre à bagages, sur le flanc droit du véhicule. Pour remettre la capote :

1. Ouvrez le coffre et dévissez d'environ trois tours la tête moletée de la vanne.
2. Ouvrez l'espace de rangement de la capote, tirez l'extrémité avant de la capote et déployez-la jusqu'au pare-brise.
3. Ouvrez les deux crochets avant. D'un point de l'encadrement, côté conducteur, tirez vers le bas et accrochez le crochet de fixation à sa gâche. Répétez l'opération côté passager. Verrouillez le côté passager. Verrouillez le côté conducteur.



La vanne doit être fermée avant de pouvoir utiliser à nouveau la commande automatique.

Entretien du toit des cabriolets

Lavez fréquemment la capote avec une solution légèrement savonneuse, au moyen d'une brosse pas trop dure en chiendent naturel. Brossez dans toutes les directions, en travaillant par zones d'environ 0,4 mètres carrés. Ne frottez pas trop fort et lavez à grande eau pour éliminer la crasse et le savon. Laissez sécher la capote à l'air avant de la ranger.

Lubrifiez périodiquement les joints d'étanchéité de la capote et des vitres de portière au moyen de silicone 100% pur en gel ou en aérosol, afin de leur conserver leur souplesse.

Passez fréquemment l'aspirateur dans l'espace de rangement de la capote.

ATTENTION : *Ne fixez ni galeries, ni porte-skis, etc... au mécanisme de la capote ; vous risqueriez de l'endommager.*

CHAPITRE 3

EN CAS D'URGENCE

SOMMAIRE

FEUX DE DETRESSE

Le commutateur des feux de détresse est situé sur le côté droit de la colonne de direction, juste derrière le volant. Actionné, il allumera par intermittence les quatre feux de position. Les feux de détresse ne doivent être utilisés qu'en cas d'urgence, lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Si vous devez quitter le véhicule pour aller chercher du secours, même fermé à clef après coupure du contact, les feux de détresse continueront à fonctionner.

Sur les véhicules équipés d'une colonne de direction ajustable en option, il est indispensable d'enfoncer le commutateur pour mettre le système en service.

APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT

Dans le cas de véhicules équipés d'un convertisseur catalytique, l'orifice de remplissage du réservoir de carburant est muni d'un clapet de sécurité situé 50 mm (2 pouces) sous l'ouverture. Lorsque vous versez du carburant au moyen d'un jerrycan, celui-ci devra être équipé d'un embout flexible assez long pour forcer l'ouverture du clapet de sécurité.

LEVAGE PAR CRIC, CHANGEMENT DE PNEU

IMPORTANT : *Suivez scrupuleusement les instructions afin d'éviter la perte d'appui du véhicule sur le cric.*

N'utilisez le cric que pour changer de roue. NE VOUS PLACEZ JAMAIS SOUS LE VEHICULE ET NE FAITES JAMAIS TOURNER LE MOTEUR pendant l'emploi du cric.

Mesures à prendre

Parquez le véhicule sur un sol plat et stable. Evitez les sols glacés ou glissants, serrez le frein à main et placez le sélecteur de vitesse en position PARK (dans le cas d'une transmission automatique) ou REVERSE (dans le cas d'une transmission manuelle).

ATTENTION

Ne changez pas de roue du côté de la circulation ou trop près de celle-ci. Ecartez-vous en suffisamment pour éviter tout risque d'accident.

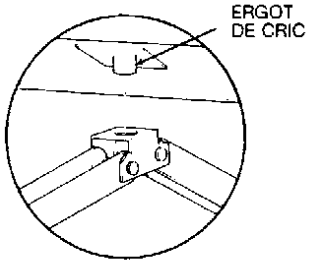
- Actionnez les feux de détresse.
- Placez une cale à l'avant et à l'arrière de la roue opposée à la roue à remplacer.
- Les passagers sont tenus de quitter le véhicule avant que celui-ci ne soit soulevé.

Instructions

L'emplacement du cric, son utilisation et son arrimage, sont illustrés sur l'étiquette apposée sur la cavité de la roue de secours. N'essayez pas de soulever le véhicule au moyen d'un cric ordinaire.

La roue de secours, le cric à parallélogramme articulé et la clé en croix sont fixés dans le coffre, sous le tapis de sol.

1. Retirez la roue de secours, le cric et la clé en croix de leur logement. Abaissez le cric en tournant vers la gauche.
2. Détachez l'enjoliveur, au cas où le véhicule en est équipé, en insérant et en maniant l'extrémité aplatie de la clé en croix du côté opposé à la valve de gonflage.
3. Desserrez, mais sans les retirer, les boulons de la roue, par rotation d'un tour vers la gauche, la roue étant encore immobilisée sur le sol.



4. Vous disposez de deux supports de cric (deux ergots) de chaque côté du véhicule — Voir l'illustration. Relevez le cric par rotation de sa vis vers la droite, jusqu'à ce que l'orifice supérieur du cric soit correctement adapté à l'ergot le plus proche de la roue à remplacer. *Ne soulevez pas le véhicule avant de vous être assuré que le cric soit convenablement installé.*
5. Soulevez le véhicule par rotation vers la droite de la vis du cric, *jusqu'à ce que la roue se soulève du sol, mais pas davantage,* afin de ne pas déstabiliser le véhicule.
6. Dévissez les boulons et retirez la roue du moyeu. Placez la roue de secours et fixez les boulons (côté conique vers la roue). Serrez légèrement les boulons avant de les visser à fond, redescendez le véhicule au sol ; la force exercée risquerait de le déstabiliser sur le cric.
7. Abaissez le véhicule par rotation vers la gauche de la vis du cric.
8. *Achevez de serrer les boulons, en alternance, jusqu'à ce que chacun d'entre eux soit serré deux fois.* Le serrage optimum des boulons est de 129 N•m. (95 ft. lb). En cas de doute à ce sujet, vérifiez le serrage au moyen d'une clé dynamométrique chez votre distributeur ou dans une station service.
9. Replacez l'enjoliveur, si le véhicule en est équipé, et débloquez les roues.
10. Abaissez le cric afin de le libérer. Fixez la roue remplacée, le cric et la clé en croix. Elargissez le cric en tournant à la main vers la droite, jusqu'à ce que le cric soit correctement fixé. Arrimez toutes les pièces comme indiqué en utilisant les moyens prévus.

    Une roue ou un cric non fixé, projeté en avant lors d'une collision, pourrait mettre en danger les passagers du véhicule.
11. Réglez la pression du pneu dès que possible, en fonction de l'indication apposée sur le montant de la porte du conducteur.

DEMARRAGE PAR CABLES — BATTERIE DECHARGEE

ATTENTION :
Lorsque le capot est relevé et le contact allumé, veillez à éviter les pales du ventilateur: ce dernier peut s'enclencher à tout moment.

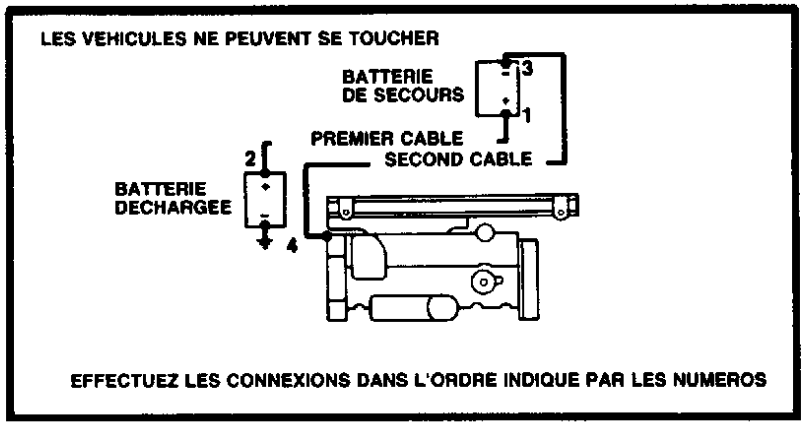
N'essayez pas de faire démarrer votre véhicule en le poussant ou en le tirant. Les véhicules équipés d'une transmission automatique ne peuvent démarrer de cette façon et pousser ou tirer les véhicules équipés d'une transmission manuelle les expose à une surchauffe et peut endommager le catalyseur. En poussant ou en tirant le véhicule, vous augmentez les risques d'accident. Si la batterie est déchargée, vous pouvez utiliser une batterie de secours ou celle d'un autre véhicule, que vous raccorderez au moyen de câbles. Mais cette technique doit être utilisée correctement afin d'éviter tout danger possible: respectez exactement les instructions qui suivent.

ATTENTION :
Un acide corrosif est contenu dans la batterie ; évitez tout contact avec les yeux, la peau ou les vêtements. Ne vous penchez pas au-dessus de la batterie en fixant les pinces et évitez que celles-ci ne se touchent entre elles. En cas de projection d'acide dans les yeux ou sur la peau, rincez immédiatement les parties atteintes, à grande eau.

Une batterie dégage de l'hydrogène inflammable et explosif. Ecartez toute flamme ou étincelle des orifices de remplissage. N'utilisez pas de batterie de secours ou d'autre source d'énergie de plus de 12 volts.

Consultez les voyants de charge sur la batterie. S'ils indiquent que le démarrage peut s'effectuer par câble, procédez comme suit :

1. Protégez-vous les yeux et retirez tout bijou métallique tel que bracelet et bracelet-montre susceptible de causer un contact électrique accidentel.
2. Lorsque vous connectez votre batterie à celle d'un autre véhicule, les deux véhicules ne peuvent se toucher. Serrez le frein de stationnement, placez le levier de vitesses sur PARK, en cas de transmission automatique et sur NEUTRAL, en cas de transmission manuelle, coupez le contact des deux véhicules (position OFF).
3. Eteignez la radio et les autres accessoires consommant de l'électricité.



4. Connectez l'une des extrémités du câble de démarrage à la borne positive de la batterie de secours et l'autre à la borne positive de la batterie déchargée.
5. Connectez l'autre câble, d'abord à la borne négative de la batterie de secours et ensuite au moteur du véhicule, dont la batterie est déchargée. Assurez-vous d'un bon contact avec le moteur.
6. Démarrez le moteur du véhicule dont la batterie est chargée, laissez tourner le moteur quelques minutes au ralenti, démarrez ensuite le moteur du véhicule dont la batterie est déchargée.
7. Pour débrancher les câbles, suivez exactement la séquence ci-dessus, mais en ordre inverse. Ecartez-vous des courroies et des pales du ventilateur.

REMORQUAGE DU VEHICULE EN CAS DE PANNE — Avec clé de contact

Transmission automatique

Votre véhicule peut être remorqué dans les conditions suivantes: le levier de vitesses doit être en position NEUTRAL, la distance à parcourir ne peut dépasser 25 km (15 milles), et la vitesse durant le trajet ne peut dépasser 40 km/h (25 mph). Si la transmission ne fonctionne pas, ou si le trajet dépasse 25 km

(15 milles), les roues avant du véhicule remorqué doivent être soulevées afin qu'elles ne touchent plus le sol.

Transmission manuelle
Votre véhicule peut être remorqué si le levier de vitesses est en position NEUTRAL. Si la transmission ne fonctionne pas, les roues avant du véhicule remorqué doivent être soulevées, afin qu'elles ne touchent plus le sol.

IMPORTANT : *Pour conserver l'usage de la direction du véhicule remorqué, la clé de contact doit être placée en position OFF et non dans les positions LOCK ou ACCESSORY.*

Si des accessoires tels que les essuie-glace ou le dégivrage etc. sont utilisés pendant le remorquage, la clé doit être en position ON et non en position ACCESSORY. Assurez-vous que le levier de vitesses reste en position NEUTRAL.

REMORQUAGE — Sans clé de contact
En cas de remorquage avec le contact en position LOCK, une précaution particulière est nécessaire. Un chariot devra être placé sous les roues avant si les roues arrière sont soulevées. Un équipement de remorquage adéquat est indispensable pour éviter l'endommagement du véhicule.

Remorquage du véhicule par un autre véhicule (remorquage à plat, les quatre roues au sol)
Si votre véhicule est équipé d'une transmission manuelle, il peut être remorqué à n'importe quelle vitesse réglementaire, sur n'importe quelle distance, pour autant que le levier de vitesses soit en position NEUTRAL. Le remorquage à plat de véhicules à transmission automatique n'est autorisé que dans les limites énoncées plus haut, sous le titre «Remorquage du vehicule en cas de panne. Transmission automatique».

CHAPITRE 4

ENTRETIEN

SOMMAIRE

REMARQUE : *pour les entretiens requis, consulter le programme d'entretien fourni séparement. Les opérations régulières d'entretien énumérées dans les pages suivantes doivent être effectuées dans les délais ou aux kilométrage prescrits, afin de garantir un fonctionnement constant du système antipollution. C'est en suivant ces instructions et en effectuant les autres opérations d'entretien décrites dans ce manuel que seront obtenues les meilleures performances et le maximum de fiabilité. La fréquence des entretiens devra être augmentée en cas de conditions difficiles (en région poussiéreuse, par exemple) et en cas d'usage réduit (parcours très limités).*

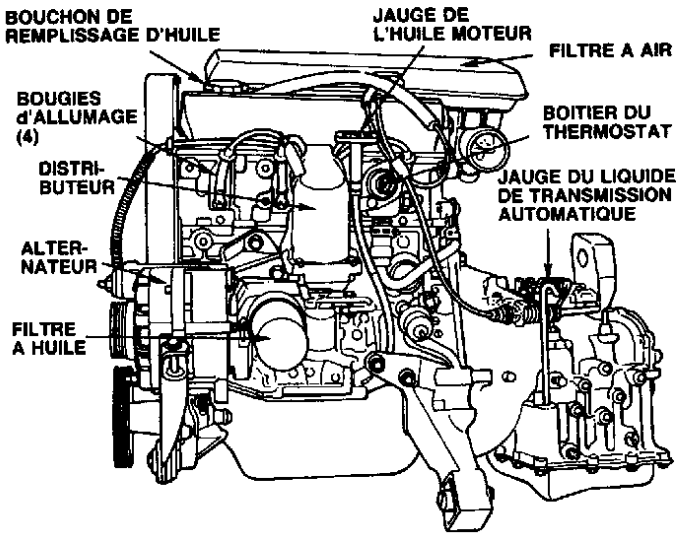
La vérification et l'entretien seront également nécessaires chaque fois qu'un mauvais fonctionnement sera détecté.

Conditions difficiles
Sont considérées conditions difficiles:

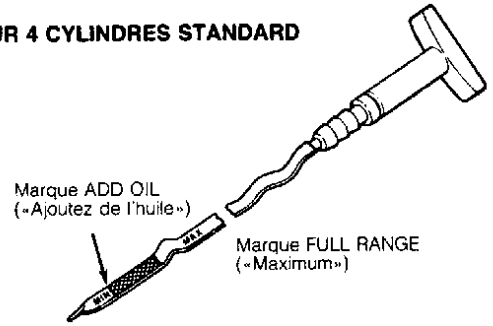
- La conduite fréquente en milieu poussiéreux
- Le remorquage fréquent
- Les longs parcours au ralenti
- Les nombreux parcours réduits, de moins de 8 km (5 milles), à des températures inférieures à -12°C (+ 10°F)
- Plus de la moitié des trajets sont effectués à des vitesses de croisière supérieures à 112 km/h (70 mph), par temps chaud de plus de 32°C (90°F).
- Plus de la moitié des trajets sont de 16 km (10 milles) ou moins.

Courroies — Vérifier l'état et la tension
Une tension incorrecte peut causer le glissement des courroies et leur rupture. On vérifiera la présence de déchirures, de crevasses ou de lustrage et les courroies endommagées seront remplacées. Si un réglage s'avère nécessaire, il faudra veiller à respecter les instructions du Manuel d'Entretien. La mesure de la tension et son réglage, selon les spécifications de l'usine, exigent un outillage spécial. Vérifier le trajet des courroies afin de vous assurer de l'absence de contact avec d'autres parties du moteur.

Instructions à propos de l'huile moteur
Contrôle du niveau d'huile
Une lubrification correcte du moteur exige que l'huile soit maintenue à un niveau suffisant. C'est le propriétaire du véhicule qui a la responsabilité de vérifier le niveau d'huile à intervalles réguliers, par exemple à chaque plein d'essence. N'ajoutez de l'huile que si le niveau, sur la jauge, atteint la marque ADD OIL, ce qui signifie «ajoutez de l'huile», ou si le niveau se trouve en dessous de cette marque.



MOTEUR 4 CYLINDRES STANDARD



Ne versez pas d'huile en excès dans le carter moteur sous peine d'entraîner une aération de l'huile et une perte de la pression d'huile.

Des conditions difficiles d'utilisation imposent des vidanges plus fréquentes dans l'une des circonstances suivantes:

- Conduite fréquente en milieu poussiéreux
- Remorquage fréquent
- Longs parcours au ralenti
- Nombreux parcours réduits, de moins de 8 km (5 milles), à des températures inférieures à -12°C (+ 10°F)
- Plus de la moitié des trajets sont effectués à des vitesses de

croisière supérieures à 112 km/h (70 mph), par temps chaud de plus de 32°C (90°F).

- Plus de la moitié des trajets sont de 16 km (10 milles) ou moins.

Choix de l'huile
Les meilleures performances et une protection maximale, pour tous les moteurs et pour tous les modes d'utilisation, ne seront obtenues qu'avec des huiles pour carter répondant aux exigences suivantes:

1. Qualité de l'huile moteur
A. Véhicules sans turbocompression — N'utilisez que des huiles conformes aux normes de qualité API SG, SG/CD, SF/CC, SF/CD ou CMCC G2 ou G3.

B. Véhicules à turbocompression — N'utilisez que des huiles conformes à la norme de qualité API SF/CD, SG/CD ou CMCC G3. Les huiles de cette qualité procurent des performances optimales et une bonne protection. Les huiles répondant à la norme API SF/CC ne seront utilisées qu'en cas d'indisponibilité des huiles mentionnées ci avant.

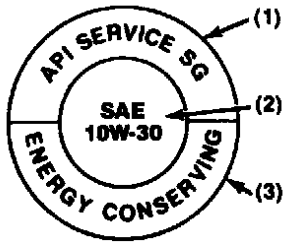
2. Degré de viscosité SAE des huiles moteur
Nous vous recommandons d'utiliser les huiles Mopar ou des huiles de composition équivalente qui satisfont à la norme Chrysler MS-6395.

Symbole d'identification des huiles moteur
Un nouveau symbole a été récemment mis au point pour vous aider à choisir l'huile moteur adéquate. Ce symbole apparaît dans la partie supérieure des boîtes d'huile et se divise en trois secteurs d'identification.

(1) Le secteur supérieur affiche la qualité de l'huile

(2) Le secteur central montre le degré SAE de l'huile

(3) Le secteur inférieur précise si l'huile contribue à la CONSERVATION DE L'ENERGIE.



Mise au rebut des huiles moteur usagées
Soyez prudents en vous débarrassant de vos huiles moteur usagées: répandues sans précaution, elles peuvent nuire à l'environnement. Renseignez-vous auprès de votre distributeur, de votre station service ou des autorités compétentes pour savoir où et comment vous en débarrasser sans danger.

Choix d'un filtre à huile moteur
Tous les moteurs Chrysler sont équipés de filtres à huile full-flow jetables. C'est ce type de filtre que nous recommandons comme filtre de remplacement sur tous les véhicules. La qualité des filtres de remplacement est très variable.

Seuls les filtres de bonne qualité garantissent les meilleurs résultats. Le filtre d'huile moteur Mopar, P/N 4105409 de haute qualité est recommandé.

Bougies d'allumage
Les bougies doivent fournir une étincelle suffisante pour garantir de bonnes performances et une émission correcte. De nouvelles bougies seront placées au kilométrage indiqué. Si une des bougies est déficiente, vous devez les remplacer toutes. Vérifiez les spécifications relatives aux bougies dans le Manuel de l'Utilisateur.

ENTRETIEN GENERAL
Le programme d'entretien qui accompagne ce manuel inclut les éléments pour lesquels des intervalles d'entretien ont été prévus. D'autres éléments sont censés fonctionner de manière satisfaisante sans faire l'objet d'entretiens périodiques. Toutefois, leur défaillance éventuelle peut être nuisible aux performances du moteur ou du véhicule. Ces éléments devront donc être examinés si un fonctionnement défectueux est observé ou suspecté.

Câbles d'allumage et calage de l'avance
Les câbles d'allumage doivent rester propres et correctement connectés. Les capuchons seront complètement enfoncés. Les bornes ne seront pas retirés du distributeur ou de la bobine d'allumage à moins qu'elles ne soient endommagées ou que la vérification des câbles ne révèle une haute résistance ou une isolation défectueuse. Le Manuel d'Entretien explique la procédure à suivre pour vérifier la résistance des câbles d'allu-

mage. Les câbles fissurés endommagés ou défectueux devront être remplacés.

Le calage normal de l'avance a été réglé en usine et ne demande, en principe, pas de modification.

Système anti-pollution du carter moteur
Pour un bon fonctionnement, ce système doit être exempt de grippage et d'obturation dues aux dépôts. Après avoir parcouru un certain nombre de kilomètres, des dépôts peuvent s'accumuler dans la soupape ventilation positive carter et les conduits. Si une soupape est obstruée ou grippée, vous devez la remplacer par une soupape neuve. *N'ESSAYEZ PAS DE NETTOYER L'ANCIENNE SOUPAPE VENTILATION POSITIVE CARTER !*

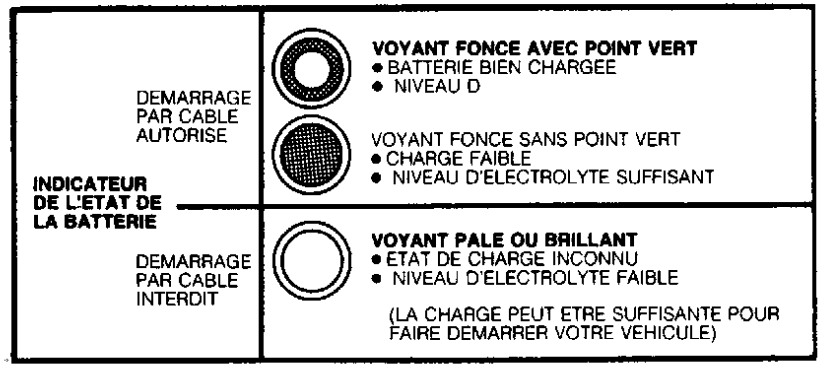
Vérifiez la conduite de ventilation qui peut être endommagée ou obstruée par des dépôts. Remplacez-la si nécessaire.

Filtre à essence
Un filtre à essence obstrué peut limiter la vitesse que peut atteindre le véhicule et rendre le démarrage difficile. En cas d'accumulation d'impuretés dans le réservoir d'essence, un remplacement fréquent du filtre peut s'avérer nécessaire.

Filtre à air ou filtre à air à aspiration (si votre véhicule en est équipé)
Le filtre à air devra être inspecté périodiquement et remplacé aux intervalles préconisés dans le programme d'entretien.

ATTENTION
Le filtre à air peut fournir un moyen de protection en cas de retour de flamme. Ne retirez ce filtre à air qu'en cas de réparation ou d'entretien. Assurez-vous que personne ne se trouve près du compartiment moteur lorsque, après avoir retiré le filtre à air, vous faites démarrer le moteur. Vous pourriez causer des blessures graves en ne prenant pas cette précaution.

Batterie sans entretien
La partie supérieure de la batterie SANS ENTRETIEN est scellée en permanence. Vous ne devrez jamais ajouter d'eau ni procéder à un entretien quelconque. Un indicateur de charge se trouve sur la partie supérieure de la batterie. Pour déterminer la charge de la batterie, référez-vous à l'illustration.



IMPORTANT : *Lorsque vous replacez les câbles de batterie, il est indispensable que le câble positif soit fixé à la borne positive et que le câble négatif soit fixé à la borne négative. Les bornes de la batterie sont marquées (+) pour positif et (-) pour négatif. Les cosses des câbles doivent être convenablement fixées sur les bornes et exemptes de corrosion. Appliquer de la graisse sur les bornes et les cosses après serrage.*

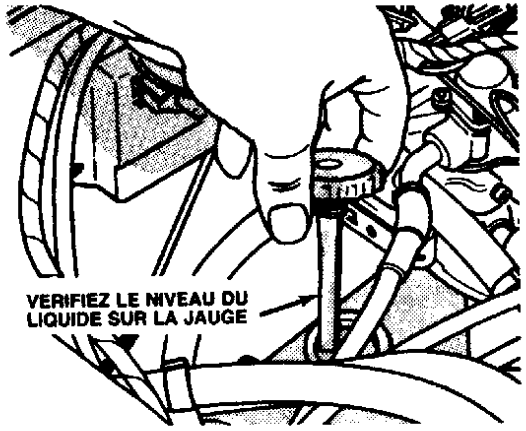
Si vous utilisez un «chargeur rapide» pendant que la batterie est placée dans le véhicule, déconnectez les deux câbles de la batterie du véhicule avant de brancher le chargeur sur la batterie. N'utilisez pas de «chargeur rapide» pour fournir la tension de démarrage.

Vase d'inspection du climatisation
Le système d'air conditionné sera vérifié au début de l'été. Si le climatisation semble moins efficace que d'habitude, vérifiez le vase d'inspection dans le compartiment moteur. Lorsque le moteur tourne et que le bouton A/C est enfoncé, le liquide doit être clair et exempt de mousse. La présence de mousse est un indice de charge insuffisante. Le système doit être rechargé par votre distributeur.

ATTENTION
Le système de climatisation contient un réfrigérant sous haute pression. L'addition de réfrigérant ou toute réparation exigeant la déconnexion des circuits doit être effectuée par un réparateur expérimenté.

Direction assistée (Pompe et réservoir)
ATTENTION
Arrêtez le moteur avant de vérifier le niveau de liquide, afin d'éviter des accidents dûs aux pièces en mouvement. Lors du

remplissage, ne versez pas plus de liquide que nécessaire. N'utilisez pas de liquide pour transmissions automatiques.



Le niveau du réservoir de liquide de la direction assistée sera vérifié chaque fois que le capot sera levé, pour une opération d'entretien périodique. Avant de retirer le bouchon du réservoir, essuyez l'extérieur du bouchon et du réservoir au moyen d'un chiffon propre, afin d'éviter de souiller le contenu du réservoir. Toutes les pompes de direction assistée sont équipées d'une jauge. Le niveau du liquide sera maintenu à la hauteur correcte indiquée sur la jauge. Si nécessaire, ajoutez du liquide pour rétablir le niveau correct. Essuyez soigneusement le liquide répandu sur toutes les surfaces. N'utilisez que des produits pétroliers présentant un minimum de danger pour les conduits en caoutchouc. Le liquide pour direction assistée Mopar est le produit de ce type recommandé.

Rotules de suspension avant
Votre véhicule possède deux rotules de suspension avant qui demandent un entretien périodique. Ces rotules devront être vérifiées lors de chaque entretien. Endommagées, elles seront remplacées pour éviter les fuites et la détérioration de la graisse. Les rotules seront également remplacées si elles présentent le moindre jeu.

Graissage — Les rotules sont lubrifiées en usine à l'aide d'une graisse spéciale pour une longue période. N'utilisez que de la graisse spéciale de longue durée pour châssis, telle que Multi-Mileage Lubricant, destinée à cet usage.

Joint de colonne de direction
Le joint de colonne de direction au point de passage à travers la cloison, est lubrifié au moment du montage en usine. Si le

joint devient bruyant lors du braquage, il devra être lubrifié à nouveau au moyen d'une graisse multi-usages. Le lubrifiant multi-usages Mopar NLGI, Grade 2, E.P. est recommandé.

Barres de direction
Deux rotules exigent un entretien périodique. Elles seront vérifiées lors de chaque entretien. Les joints endommagés seront remplacés afin d'éviter les fuites de graisse.

Graissage — Les extrémités des barres de direction sont lubrifiées en usine pour une longue durée avec une graisse spéciale. N'utilisez que de la graisse spéciale de longue durée pour châssis telle que Multi-Mileage Lubricant, destinée à cet usage.

Joints homocinétiques de l'arbre de transmission
Votre véhicule est équipé de 4 joints homocinétiques. Une lubrification périodique de ces joints n'est pas requise. Cependant, les soufflets des joints seront vérifiés à l'occasion d'autres opérations d'entretien, afin de dépister des fuites externes et défectuosités. Si vous en découvrez, le soufflet du joint et la graisse seront remplacés immédiatement afin d'éviter une défectuosité du joint due à l'eau et à la contamination par la saleté, exigeant le remplacement complet du montage du joint.

LUBRIFICATION DES MECANISMES DE CARROSSERIE
Les mécanismes, notamment ceux de la carrosserie, ainsi que leurs tringleries seront soigneusement vérifiés, nettoyés et lubrifiés pour maintenir un parfait état de fonctionnement et protéger le véhicule contre la rouille et l'usure. Avant d'appliquer un lubrifiant, les pièces concernées seront nettoyées afin d'éliminer la saleté ; après lubrification, l'excès d'huile ou de graisse sera enlevé. Lors d'autres opérations d'entretien dans le compartiment moteur, les mécanismes d'ouverture et de verrouillage seront vérifiés, nettoyés et lubrifiés. Il est important de maintenir une lubrification correcte pour garantir un fonctionnement correct et sûr des mécanismes du capot. Le lubrifiant multi-usages NLG1 Grade 2 sera appliqué avec modération à tous les gonds et zones de frottement.

Les serrures seront lubrifiées deux fois par an, de préférence en automne et au printemps. Appliquez une petite quantité de lubrifiant, tel que le lubrifiant pour serrure Mopar, P/N 4318084, directement dans la serrure (évitez un excès de lubrifiant).

Insérez la clé dans la serrure et faites-la tourner plusieurs fois dans les deux sens sans ajouter de lubrifiant supplémentaire. Essuyez tout le lubrifiant répandu sur la clé au moyen d'un chiffon propre, pour éviter de souiller vos vêtements. Dans le cas où le lubrifiant utilisé ne peut être introduit directement dans la serrure, appliquez-en une petite quantité sur la clé. Insérez la clé dans la serrure et procédez ensuite comme décrit plus haut, afin de répartir le lubrifiant dans la serrure. Il faudra veiller aux charnières du hayon, spécialement par temps froid, pour assurer leur bon fonctionnement.

Les éléments de carrosserie suivants seront vérifiés et, si nécessaire, toutes les charnières de ces pièces seront lubrifiées à nouveau au moyen des lubrifiants indiqués ci-dessous:

Huile moteur:
Charnières des portes, charnières du capot et du hayon.

Lubrifiant multi-usages, résistant à l'eau — Tel que la graisse pour roulements de roue Mopar — Haute Température :
Mécanisme de verrouillage des portes et sa commande à distance (les garnitures doivent être démontées), mécanisme de fermeture du capot.

Graisse blanche pour carrosserie — Telle que Mopar Spray White Lube:

Sangles de portes, ressort et tringle de charnière du capot, barillets de serrures, mécanisme de frein de stationnement, mécanisme de commande des vitres (les garnitures des portes doivent être démontées), verrouillage et support du hayon, cendrier.

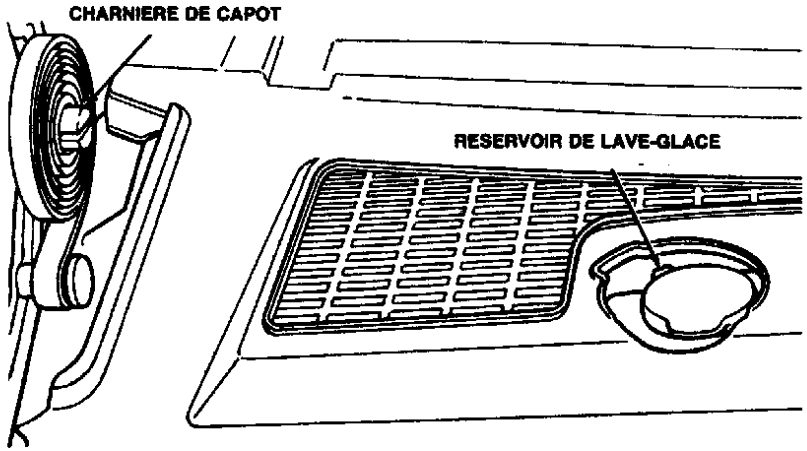
Pièces à ne pas lubrifier
Beaucoup de points ne doivent pas être lubrifiés, soit parce qu'ils le sont de façon permanente, soit parce que les lubrifiants dégraderaient leurs caractéristiques de fonctionnement soit, enfin, parce que les lubrifiants causeraient des dommages aux pièces. En particulier, les tubulures en caoutchouc ne seront pas lubrifiées, non seulement parce que les lubrifiants les endommageraient mais, en outre, parce qu'ils détruiraient leurs caractéristiques nécessaires de friction. Les pièces à ne pas lubrifier sont :

Bras de poulie folle
Câble d'accélérateur
Courroies
Douilles en caoutchouc
Paliers d'alternateur
Pompes à air
Poulie folle de la courroie du ventilateur
Rotules de tringlerie des gaz
Roulement du démarreur
Roulement de tirant de suspension
Roulements de pompe à eau
Roulements des roues avant

Balais d'essuie-glace
Les balais d'essuie-glace et le pare-brise seront nettoyés périodiquement au moyen d'une éponge ou d'un chiffon doux et d'un produit non-abrasif afin d'éliminer le sel et la boue provenant de la route.

Le fonctionnement prolongé des essuie-glace sur une vitre sèche peut détériorer leurs balais. Utilisez toujours un liquide du lave-glace lorsque vous actionnez les essuie-glace pour éliminer le sel ou la saleté d'un pare-brise sec. Evitez d'utiliser l'essuie-glace pour éliminer le givre ou la glace. Evitez le contact des lames en caoutchouc avec des produits pétroliers, tels que l'essence, l'huile, etc.

Lave-glace
Le niveau du réservoir de liquide du lave-glace pour le pare-brise, situé dans le compartiment moteur, sera vérifié à intervalles réguliers. A l'approche d'une période de gel, vidangez l'eau du réservoir au moyen de la pompe. Remplissez le réservoir d'antigel pour pare-brise *(pas d'antigel pour radiateur)* et actionnez le système quelques secondes pour éliminer l'eau résiduelle.



Fermeture du capot moteur et sécurité
La fermeture du capot, son mécanisme d'ouverture et la sécurité, seront vérifiés, nettoyés et lubrifiés lors d'autres opérations périodiques d'entretien. Le lubrifiant multi-usages NLGI Grade 2 sera appliqué avec modération à toutes les charnières.

Système d'échappement
La meilleure protection contre l'introduction de monoxyde de carbone dans l'habitacle du véhicule est le maintien approprié du système d'échappement.

Chaque fois que le bruit du système change ou quand des fumées apparaissent à l'intérieur du véhicule, ou lorsque le soubassement ou l'arrière du véhicule a été endommagé, faites procéder par un mécanicien compétent à un examen complet du système d'échappement, ainsi que des zones voisines, afin de constater les bris, détériorations ou déplacements de pièces. Des joints ouverts ou des connexions défectueuses pourraient, en effet, causer l'infiltration de gaz d'émission dans l'habitacle. Vérifiez en outre le système d'échappement chaque fois que le véhicule est soulevé pour le graissage ou la vidange. Effectuez les remplacements nécessaires.

SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

ATTENTION
Si vous travaillez à proximité du ventilateur, débranchez le câble du moteur du ventilateur ou coupez le contact au tableau de bord (clé en position OFF). Le ventilateur est commandé par

la température et peut se remettre en marche à tout moment si la clef de contact est en position ON.

Vérification
L'inspection du liquide de refroidissement se fera tous les 12 mois, avant les premiers froids. Si le liquide est sale ou de couleur rouille, le système sera vidé, rincé et rempli de liquide frais. Contrôlez la face avant du radiateur afin d'éliminer une accumulation éventuelle d'insectes, de feuilles, etc. Pour nettoyer le faisceau du radiateur, aspergez-le d'eau (à débit modéré), par l'arrière, au moyen d'un tuyau d'arrosage.

Vérifiez l'état des conduites et l'étanchéité des connexions du vase d'expansion et du radiateur. Contrôlez tout le système pour détecter des fuites éventuelles.

Lorsque le moteur est à température normale de fonctionnement (mais arrêté), vérifiez l'étanchéité du bouchon du radiateur en laissant s'écouler une petite quantité de liquide de refroidissement par le robinet de vidange du radiateur. Si le bouchon est hermétique, le liquide de refroidissement va commencer à s'écouler par le vase d'expansion. *Ne retirez pas le bouchon du radiateur lorsque le système de refroidissement est chaud.*

Système de refroidissement — Vidange, rinçage et remplissage
Le système devra être vidangé, rincé et rempli aux intervalles préconisés. Si le liquide retiré est sale et contient beaucoup de dépôts, nettoyez et rincez au moyen d'un produit de nettoyage adéquat. Rincez ensuite soigneusement pour éliminer tous les dépôts et les produits chimiques. N'utilisez pas l'ancien antigel.

Choix d'un liquide de refroidissement
N'utilisez que de l'antigel à base d'éthylène glycol, de haute qualité contenant un inhibiteur silicate, tel que Mopar P/N 4267020, PRESTONE II, PEAK, ou un antigel contenant le système inhibiteur ALUGARD 340-2. En n'utilisant pas l'antigel adéquat, vous risquez d'obstruer le radiateur et de provoquer une surchauffe du moteur. Ne mélangez pas plusieurs marques d'antigel, n'utilisez pas d'eau pure seule, ni d'antigels à base d'alcool. N'utilisez pas d'additifs inhibiteurs de rouille ou de produits anti-rouille: ils peuvent être incompatibles avec le liquide de refroidissement du radiateur et obstruer ce dernier.

Ajouter du liquide de refroidissement
En ajoutant du liquide de refroidissement ou en remplissant le système, il convient de diluer l'antigel éthylène glycol dans au moins 50% d'eau. Des concentrations plus fortes (ne dépassez pas 70%) sont nécessaires en cas de prévisions de températures inférieures à -37°C.

Veuillez noter que le propriétaire du véhicule est responsable de maintenir le bon niveau de protection contre le gel en fonction des températures propres au lieu d'utilisation.

ATTENTION
N'ajoutez jamais d'antigel dans le radiateur lorsque le moteur est en surchauffe. Ne jamais desserrer ni retirer le bouchon du radiateur pour refroidir un moteur trop chaud! Le liquide de refroidissement est sous pression et peut causer de graves brûlures.

Bouchon du radiateur
Le bouchon du radiateur doit être complètement serré pour éviter toute perte de liquide, et pour garantir son retour du vase d'expansion vers le radiateur.

Le bouchon du radiateur devra être vérifié et nettoyé en cas d'accumulation quelconque de corps étrangers sur les joints d'étanchéité.

ATTENTION
Les mots d'avertissement «DO NOT OPEN HOT» (SI BRULANT N'OUVREZ PAS) placés sur le bouchon du radiateur attirent votre attention sur le danger que vous pouvez encourir. Une chaleur intense augmente la pression dans le système de refroidissement. Afin d'éviter blessures et éclaboussures, ne retirez pas le bouchon pendant que le système est très chaud et/ou sous pression.

Niveau du liquide de refroidissement
Le vase d'expansion vous permet de vérifier rapidement si le niveau du liquide de refroidissement est correct. Lorsque le moteur tourne au ralenti, et a atteint la température normale de fonctionnement, le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion devra se situer entre les graduations «MAX» et «MIN». Le radiateur reste entièrement rempli et il n'est donc pas nécessaire de retirer le bouchon, sauf pour vérifier le point

de congélation du liquide ou pour remplacer le liquide. Votre distributeur vous conseillera à ce sujet. Aussi longtemps que la température de fonctionnement du moteur reste satisfaisante, il vous suffit de contrôler le vase d'expansion une fois par mois.

Si pour rétablir le niveau correct, l'addition de liquide de refroidissement s'avère nécessaire, celui-ci doit être ajouté dans le vase d'expansion. Ne versez pas de produit en excès.

Points à retenir
Remarque : *Après avoir conduit plusieurs kilomètres, vous pourriez constater, à l'arrêt, une vapeur provenant de l'avant du compartiment moteur. Ceci est normalement dû à l'évaporation de la pluie, de la neige ou de la forte humidité accumulée sur le radiateur et vaporisée lorsque le thermostat s'ouvre, pour permettre à l'eau chaude de pénétrer dans le radiateur.*

Si l'examen de votre compartiment moteur ne laisse pas découvrir des fuites de canalisations ou du radiateur, le véhicule peut rouler en sécurité et la vapeur se dissipera rapidement.

A. Ne remplissez pas le vase d'expansion plus que nécessaire.

B. Vérifiez le point de congélation du liquide de refroidissement dans le radiateur et dans le vase d'expansion. Si de l'antigel doit être ajouté, le contenu du vase d'expansion doit également être protégé contre le gel.

C. Si de fréquentes additions d'antigel deviennent nécessaires, ou si le niveau du vase d'expansion ne baisse pas lorsque le moteur refroidit, la pression du système de refroidissement doit être vérifiée pour détecter les fuites.

D. La concentration du liquide de refroidissement doit être maintenue à 50% d'éthylène glycol (minimum) au moyen de l'antigel recommandé pour une protection correcte de votre moteur qui contient des pièces en aluminium.

E. Assurez-vous que les durites du radiateur et du vase d'expansion ne soient pas pliées ni obstruées.

F. Maintenez propre la face avant du radiateur. Si votre véhicule est équipé d'un système de climatisation, veillez à ce que la face avant du condenseur soit également propre.

G. Le thermostat est prévu pour un fonctionnement en toutes saisons et ne doit pas être remplacé. Néanmoins s'il devait être remplacé, installez UNIQUEMENT un thermostat de type adéquat. Les autres modèles peuvent entraîner un mauvais refroidissement.

H. Elever le régime du ralenti ne réduit pas la température du liquide de refroidissement. Placez la transmission sur NEUTRAL et laissez le moteur tourner au régime normal de ralenti.

Pièces en caoutchouc et plastique
Vérifiez la surface des durites et des conduites en nylon pour dépister les dommages mécaniques et ceux causés par la chaleur. La détérioration du caoutchouc se manifeste par des taches, un caoutchouc friable, des crevasses, des coupures, de l'usure ou des gonflements anormaux (hernies). Soyez particulièrement attentifs aux tuyaux les plus proches des sources de chaleur telles que le collecteur d'échappement. Contrôlez le trajet des tuyaux pour vous assurer qu'ils n'entrent en contact avec aucune source de chaleur ni avec aucune pièce en mouvement, ceci afin d'éviter leur détérioration par la chaleur ou le frottement.

Assurez-vous que, dans ces endroits, les conduites en nylon n'ont pas fondu ou ne sont pas détruites.

Vérifiez l'état de toutes les connexions des tuyaux telles que les colliers de serrage et pièces d'accouplement et vérifiez l'absence de fuites.

Les défectuosités peuvent causer des pannes ; remplacez immédiatement toute pièce endommagée.

ATTENTION
Avant de lever le capot moteur pour la vérification ou le remplacement des durites, laissez refroidir le moteur arrêté pendant 15 MINUTES afin d'éviter toute brûlure.

SYSTEME DE FREINAGE
Freins à disque
Ces freins ne demandent pas de réglage. Cependant, plusieurs arrêts brutaux sont recommandés pendant le rodage afin de mettre les garnitures en place et de les débarrasser de tout corps étranger.

Il est important que vous ne conduisiez pas en maintenant inutilement le pied sur la pédale de frein, ceci peut entraîner une température des freins anormalement elevée, une usure de leurs garnitures, voire même les endommager. Ne posez le pied sur la pédale que pour freiner.

Freins arrière à tambour auto-réglant
Vous éviterez un mauvais freinage, le blocage du frein ou sa détérioration en vérifiant les garnitures suivant les recommandations du programme d'entretien.

Tubes de frein, de direction assistée et de carburant
Lors des travaux d'entretien périodiques, vérifiez la surface des tubes et des conduites en nylon pour dépister les dommages mécaniques ou ceux dûs à la chaleur. Des taches, un caoutchouc friable, des crevasses, des coupures, des traces d'usure ou des gonflements anormaux (hernies) sont les indices de détérioration du caoutchouc. Contrôlez particulièrement les surfaces les plus proches des sources de chaleur, telles que le collecteur d'échappement.

Vérifiez tous les colliers de serrage et pièces d'accouplement pour vous assurer de leur état et de l'absence de fuites.

Assurez-vous que, dans ces endroits, les conduites en nylon n'ont pas fondu ou ne sont pas détruites.

Remarque : *Il arrive souvent que des liquides tels que l'huile, le liquide de la direction assistée et le liquide de frein soient utilisés, lors de l'assemblage en usine, pour faciliter la connexion des tuyaux aux pièces d'accouplement. Des traces d'huile à l'endroit du raccordement ne sont pas forcément l'indice d'une fuite. Seul un écoulement effectif d'huile chaude pendant que le système est sous pression (au cours du fonctionnement du véhicule) indique une fuite et justifie le remplacement du tuyau concerné.*

Les systèmes d'injection électronique sont pourvus de conduites et de colliers fabriqués dans des matériaux assurant leur étanchéité et leur résistance aux essences dégradées.

Il vous est vivement recommandé de n'utiliser que des tuyaux et des colliers agréés par Chrysler ou dont les spécifications sont équivalentes pour toutes les opérations d'entretien du système d'alimentation en essence. Il est obligatoire de rem-

placer tous les colliers qui ont été desserrés ou retirés lors de ces travaux. Lors du remplacement, il faudra veiller à ce que les nouveaux colliers soient correctement serrés.

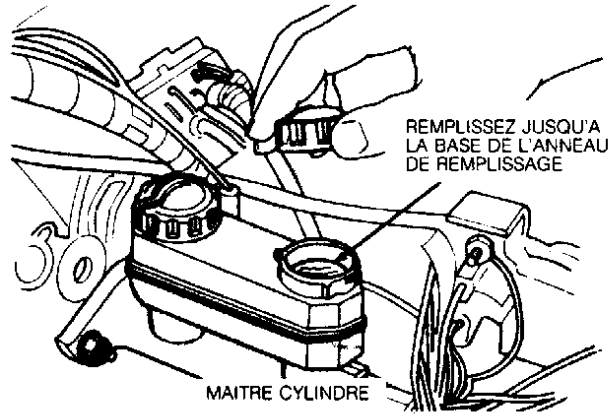
Remarque : *La vérification des conduites de frein sera effectuée lors de chaque entretien du système de freinage et tous les 8.000 km, donc à chaque vidange. Si vous découvrez la moindre trace de fissuration, d'éraflure ou d'usure, vous devez immédiatement remplacer la conduite, afin d'éviter tout risque de panne.*

Maître cylindre

Le niveau de liquide du maître cylindre sera vérifié lors des opérations d'entretien sous le capot moteur, ou aussitôt que le témoin du système de frein signale une défectuosité. Si nécessaire, ajoutez du liquide afin de rétablir le niveau à la base de l'anneau de remplissage. *Dans le cas de freins à disque, le niveau du liquide peut diminuer lorsque les plaquettes de frein s'usent. Cependant, un faible niveau de liquide peut être l'indice d'une fuite et peut, par conséquent, justifier une vérification.* N'utilisez que du liquide de frein conforme à DOT 3 (D.O.T. = Departement Américain des Transports). Le liquide de frein Mopar est recommandé : il garantit les meilleures performances de freinage. *Si vous utilisez un liquide de frein dont la température d'ébullition est plus basse — ou dont les caractéristiques sont inconnues — vous risquez une brusque perte de freinage lors d'un violent freinage prolongé.*

N'utilisez que du liquide de frein conservé dans un récipient fermé, à l'abri de toute contamination par des corps étrangers.

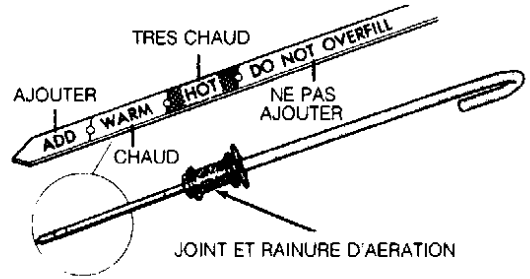
Aucun produit pétrolier ne doit se mélanger au liquide de frein, ceci risquerait d'emdommager les joints.



TRANSMISSION AUTOMATIQUE

Tous les véhicules traction avant ont une transmission automatique et un différentiel contenus dans un carter unique.

La boîte de vitesse ne possède pas de tube de remplissage conventionnel à jauge. Si du liquide est ajouté, il doit l'être par l'orifice de la jauge dans le carter.



La jauge est située immédiatement derrière le radiateur, dans le bas et à droite.

Choix du lubrifiant — Il est important d'utiliser le lubrifiant adéquat dans la transmission. Utilisez MOPAR ATF PLUS (AUTOMATIC TRANSMISSION FLUID TYPE 7176) afin d'obtenir un fonctionnement optimal. Des liquides du type DEXRON II Automatic Transmission Fluid ne seront utilisés que si le liquide recommandé n'est pas disponible.

Contrôle du niveau de liquide — Le niveau de liquide de la transmission automatique doit être vérifié lors des entretiens du véhicule. En roulant avec un niveau de liquide insuffisant, vous réduiriez de beaucoup la durée de vie de la transmission.

Remarque : *il convient également de vérifier l'état du liquide, particulièrement si le véhicule est utilisé dans des conditions d'utilisation difficiles. Si le liquide est très foncé et dégage une forte odeur, le liquide et le filtre doivent être remplacés et les bandes doivent être réglées.*

La surchauffe du moteur, qui peut être due à des conditions d'utilisation difficiles ou à la présence d'un système d'air conditionné qui n'a pas été placé en usine, peut entraîner un changement physique du liquide et sa dégradation.

Procédure de vérification du niveau de liquide
Pour vérifier correctement le niveau de liquide de la transmission automatique, vous devez procéder de la façon suivante :

1. Le véhicule doit être stationné dans un endroit plat
2. Le moteur doit tourner à un régime de ralenti pendant 60 secondes au moins.
3. Serrez complètement le frein de stationnement.
4. Placez le levier de vitesses dans chaque position en terminant par la position P (PARK).
5. Retirez la jauge et déterminez si le liquide est chaud ou très chaud. La température d'un liquide très chaud est d'environ 82°C (180°F): c'est la température normale de fonctionnement après un trajet de 24 km au moins. Le liquide ne peut être tenu entre les doigts sans désagrément. Un liquide chaud a une température située entre 29°C et 52°C (85°F et 125°F).
6. Essuyez la jauge, replongez-la complètement. Retirez la jauge et vérifiez le niveau.
   a. Si le liquide est très chaud, le niveau doit se situer dans la zone hachurée marquée «HOT» (entre les deux trous supérieurs de la jauge).
   b. Si le liquide est chaud, le niveau doit se situer entre les deux trous inférieurs, dans la zone marquée «WARM».

Si le niveau constaté est insuffisant, ajoutez le liquide nécessaire pour rétablir le niveau correct.

ATTENTION : *Ne remplissez pas plus que nécessaire.*
A l'issue de la vérification et du remplissage éventuel, assurez-vous que le bouchon soit bien refermé, pour éviter que la saleté ou l'eau ne pénètrent dans la transmission.

Changements de liquide et de filtre — Le liquide et le filtre de la transmission automatique seront remplacés et leurs bandes réglées conformément aux instructions du programme d'entretien.

Remarque : *Lors du remplacement du liquide d'origine, n'utilisez que MOPAR ATF PLUS (Liquide de transmission automatique Type 7176) afin de garantir des performances optimales. Les liquides du type DEXRON II Automatic Transmission Fluid ne seront utilisés que si le liquide recommandé est indisponible.*

Les bandes seront réglées et le filtre sera remplacé lors du renouvellement du liquide.

Si, pour une raison quelconque, la transmission est démontée, le liquide et le filtre seront remplacés et les bandes réglées.

Additifs spéciaux — Chrysler International déconseille l'usage d'additifs dans le liquide de transmission. Seule exception à cette règle fait le recours à des colorants spéciaux pour la détection des fuites de liquide. L'utilisation de produits d'étanchéité doit être évitée vu leur action néfaste sur les joints.

Transmission manuelle
Choix du lubrifiant — Toutes les transmissions manuelles contiennent de l'huile moteur SAE 5W-30. S'il est nécessaire d'en ajouter, n'utilisez qu'une huile moteur SAE 5W-30 conforme à la norme API SG, SG/CD, SF/CC, SF/CD ou CMCC G2 ou G3.

Vérification du niveau de liquide — Le liquide de la transmission manuelle sera vérifié lors d'autres opérations d'entretien. Le niveau de liquide est vérifié en retirant le bouchon de remplissage situé sur le côté gauche de la transmission. Le niveau de liquide doit être compris entre la base de l'orifice de remplissage et un point situé 4 mm plus bas. Ajoutez du liquide si nécessaire afin de rétablir le niveau correct.

Fréquence de remplacement du liquide — Dans des conditions normales d'utilisation, le liquide d'origine assurera une lubrification satisfaisante pendant toute la durée de vie du

véhicule. Ce n'est qu'en cas d'introduction d'eau dans le lubrifiant qu'il faudra remplacer immédiatement ce dernier.

Vidange — Retirez le couvercle du carter du côté du différentiel et laissez s'écouler le liquide de transmission. Nettoyez l'aimant et la surface interne du couvercle du carter au moyen d'un chiffon propre et sec. Utilisez un produit de scellement RTV pour former un joint étanche lors de la remise en place du couvercle du carter. Remplissez la transmission jusqu'au niveau adéquat au moyen du liquide indiqué.

ROULEMENTS DES ROUES AVANT

Votre véhicule est équipé de roulements de roue lubrifiés en permanence qui ne demandent pas d'entretien périodique.

ROULEMENTS DES ROUES ARRIERE

La quantité et l'état du lubrifiant des roulements de roue arrière seront vérifiés suivant les recommandations du programme d'entretien, ou lors de la dépose des tambours pour la vérification ou l'entretien du système de freinage. Regraissez les roulements avec une graisse multi-usages E.P. haute température.

Vérification — Si la graisse est en quantité insuffisante, contient de la saleté, semble sèche ou a été en contact avec l'eau et paraît laiteuse, le roulement sera nettoyé et regraissé. *N'ajoutez pas de graisse aux roulements de roues, relubrifiez-les entièrement.*

Graissage — Eliminez entièrement l'ancien joint ainsi que l'ancien lubrifiant des roulements et de la cavité du moyeu. Vérifiez les rouleaux pour dépister les signes de piquage ou autre défaut de surface. Une légère décoloration des roulements est normale. Les roulements seront remplacés en cas de défaut quelconque. Regraissez les roulements au moyen de graisse multi-usages E.P. haute température.

AUTRES TRAVAUX D'ENTRETIEN

Votre distributeur Chrysler International offre une gamme complète de produits pour l'entretien des chromes, des flancs blancs des pneus, des tissus et de la moquette. Suivez les instructions des emballages.

Entretien du vinyle

Nettoyez avec une solution légèrement savonneuse ou avec un produit de qualité destiné à l'entretien de cuirs et vinyles. Appliquez une petite quantité d'eau savonneuse au moyen d'un chiffon ou d'une éponge, essuyez ensuite avec un chiffon humide, puis avec un chiffon doux et sec.

Peinture et moulures extérieures

Votre véhicule est exposé aux retombées de produits chimiques aussi bien qu'aux projections de sel et de boue. Protégez la peinture — ainsi que les nombreuses pièces exposées (montants, fixations) — en les nettoyant souvent et en profondeur. Laissez l'eau s'écouler ensuite et sécher avant de placer le véhicule dans un garage fermé. Un lavage superficiel ne suffit pas à éliminer tous les dépôts et des nettoyages complémentaires peuvent être nécessaires. Lorsque vous utilisez des produits chimiques spécialisés de nettoyage, assurez-vous qu'ils conviennent aux peintures acryliques. Pour l'entretien des montants noirs mats des vitres, n'utilisez que de l'eau et du savon. Les produits de nettoyage et les cires peuvent laisser un résidu blanc. Si vous le souhaitez, vous pouvez cirer votre véhicule immédiatement avec Mopar Automobile Polish.

Surfaces vitrées

Toutes les surfaces vitrées seront nettoyées régulièrement au moyen d'un produit ménager pour vitres. N'utilisez jamais de produit abrasif. Soyez prudent en nettoyant l'intérieur de la lunette arrière équipée de dégivrage électrique. N'utilisez ni grattoirs ni autres outils tranchants susceptibles d'érafler les surfaces.

Nettoyage des cadrans du tableau de bord

Les lentilles des cadrans sont en plastique moulé transparent : évitez de les érafler lors du nettoyage.

1. Servez-vous d'un chiffon doux humide. Une solution légèrementsavonneuse peut être utilisée, mais n'employez pas de produits abrasifs ou contenant un taux d'alcool élevé. Si vous utilisez du savon, épongez ensuite avec un chiffon humide propre.
2. Essuyez avec un chiffon doux.

Retouches de la peinture de la carrosserie
Les impacts de gravier, les fissures et les éraflures profondes de la peinture seront réparés rapidement. Le métal exposé se corrode rapidement et peut entraîner la nécessité de réparations plus importantes.

Les réparations légères peuvent être réalisées au moyen de produits pour retouche, disponibles chez votre concessionnaire. Les réparations plus importantes, par contre, devront lui être confiées.

Entretien des ceintures de sécurité
N'utilisez pas de solvants chimiques ou de produits abrasifs pour entretenir ou teindre les ceintures, sous peine d'endommager leur matière.

Si les ceintures ont besoin d'être nettoyées, utilisez une solution légèrement savonneuse ou simplement de l'eau tiède. Ne pas démonter les ceintures.

Remplacez les ceintures si elles paraissent effilochées ou usées, si les boucles ne fonctionnent pas correctement ou si les ceintures ont été endommagées à la suite d'un choc brutal.

ROUES ET ENJOLIVEURS
Certaines stations de lavage disposent de brosses rotatives couvertes de matériaux siliconés durs. Destinées à l'entretien des flancs blancs des pneumatiques, ces brosses peuvent attaquer l'enduit protecteur transparent des roues en aluminium, érafler les surfaces peintes des roues de type rallye ou érafler le vernis des enjoliveurs.

Les rails de guidage de certaines stations de lavage peuvent endommager les enjoliveurs du côté gauche du véhicule.

Il est recommandé d'éviter les stations de lavage qui peuvent endommager les roues ou les enjoliveurs de votre véhicule.

Moquette
Passez votre moquette à l'aspirateur pour éviter l'accumulation de la saleté. Les moquettes souillées seront savonnées au moyen d'un produit pour l'entretien des tissus d'ameublement et d'une éponge naturelle ou d'une brosse douce. Lorsque la moquette est sèche, passez l'aspirateur avec soin.

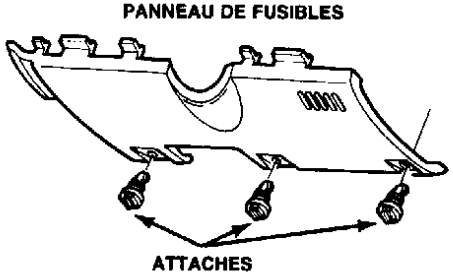
Entretien du bas de caisse
Les produits corrosifs utilisés pour faire fondre la glace et la neige des routes peuvent s'accumuler sous le bas de caisse de votre véhicule. Si vous ne les éliminez pas, ces produits peuvent accélérer la formation de rouille et la détérioration des pièces situées sous la carrosserie, telles que les canalisations d'essence, le châssis, le plancher, le système d'échappement, etc. Deux fois par hiver au moins, lavez l'intérieur des garde-boues et le bas de caisse. Veillez à éliminer la boue et le sel des panneaux, des interstices et des pièces faisant saillie ; assurez-vous que les trous d'évacuation et les canaux ne contiennent pas de débris.

FUSIBLES
Le panneau de fusibles est situé à gauche de la colonne de direction, au-dessus du frein de stationnement.

Pour retirer le panneau, utilisez une pièce de monnaie pour faire pivoter les attaches d'un quart de tour vers la gauche (voir illustration) ; prenez le bas du panneau à deux mains et tirez. Vous sentirez une certaine résistance.

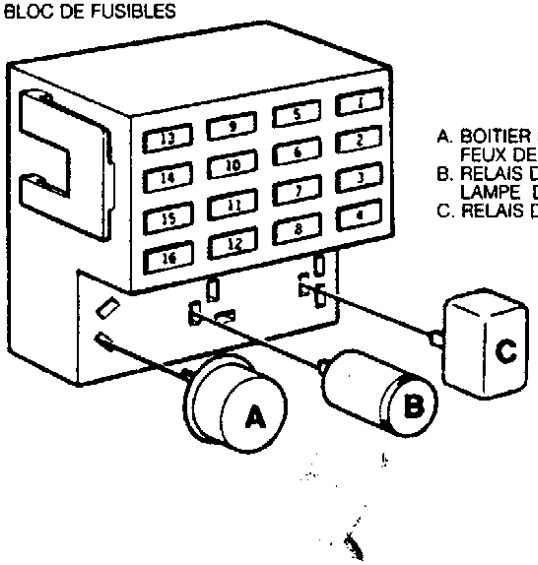
Pour remettre le panneau en place, commencez par insérer les ergots du haut et appuyez ensuite. Faites pivoter les attaches d'un quart de tour vers la droite.

Le panneau ainsi retiré, vous pourrez extraire le bloc de fusibles de leur support.



IMPORTANT : *Lors du remplacement d'un fusible brûlé, il est important de n'utiliser qu'un fusible de l'ampérage requis. L'utilisation d'un fusible d'ampérage différent peut causer une dangereuse surcharge. Si le fusible remplacé possède le bon ampérage, mais brûle à son tour, c'est l'indice qu'il existe un problème dans le circuit électrique auquel il faudra remédier.*

BLOC DE FUSIBLES



Emplacement	Fusible	Circuits
1	20 A Jaune	Clignotant feux de détresse
2	20 A Jaune	Ampoules marche arrière et virage, «Trip Navigator or Traveller», bobine du relai du ventilateur, console supérieure, commande automatique de température, commutateur pression de transmission, dégivrage lunette arrière
3	30 A C-C	Lève-glaces électrique
4	30 A Vert	Climatisation, chauffage et moteur ventilateur de la commande automatique de température, module d'alimentation commande automatique de température
5	20 A Jaune	Parcage, hayon, feux latéraux, plaque minéralogique, panne lampe hayon, feux anti-brouillards
6	20 A Jaune	Stop, plafonnier, éclairage entrée, courtoisie porte, coffre, miroir de courtoisie, consoles supérieure et arrière, lampes stop centrales, senseur frein, panne lampe stop, rétroviseurs électriques, éclairage sous capot
7	20 A Jaune	Lampes: boîte à gants, introduction clé, éclairage courtoisie inférieur. «Navigator/traveller», radio, tableau électronique, allume-cigare, bobine relais minuterie, moniteur électronique, sonneries, antenne électrique

Emplacement	Fusible	Circuits
8	30 A C/BRKR	Sièges et verrouillage portes à commande automatique, relais avertisseurs sonores, phares amovibles
9	10 A Rouge	Radio
10	10 A Rouge	Lampes indicateurs de direction
11	20 A Jaune	Essuie/lave-glace, module essuie-glace intermittent
12	5 A Orange	Lampes témoin du tableau de bord : chauffage lunette arrière, climatisation, chauffage, commande automatique de température, radio, cendrier, allume-cigare, «Navigator», ler, centre d'information, sélecteur vitesses, intensité affichage électronique
13	5 A Orange	Jauges et lampes témoin des circuits imprimés du tableau de bord, commande de vitesse, sonneries, alerte vocale électronique, moniteur électronique, centre d'information lumineux, éclairage entrée
14	20 A Jaune	Avertisseur sonore en option, indicateur feux de route, module de phares amovibles
15	10 A Rouge	Rétroviseurs chauffants
16	25 A Non coloré	Moteurs de phares amovibles

Remarque : *les phares possèdent un coupe-circuit (C/BRKR) qui fait partie du commutateur. Il existe en outre deux fusibles de ligne rouges situés sur le faisceau des feux arrière—l'un pour la lampe de droite, l'autre pour celle de gauche. Consultez votre concessionnaire pour leur emplacement exact.*

AMPOULES D'ECLAIRAGE — Intérieur

AMPOULES D'ECLAIRAGE — Intérieur (Continued)

Chauffage	158
Commande de climatisation	37
Commande de température automatique	37
Boîte à gants	1891
Témoins: feux de route, freins, puissance réduite, ceintures sécurité, indicateurs de direction, huile	194
Indicateur de température	194
Voltmètre	194
Courtoisie panneau infér.	161
Témoins: carburant, porte ouverte, coffre ouvert, liquide de lave-glace	74 ou 161
Témoin de contact	53
Lecteur de cartes	906
«Navigator»	37
Radio	74
Eclairage coffre	212-2
Rappels commutateurs	2182
Pare-soleil	194

Toutes les ampoules pour l'intérieur ont un culot en cuivre ou en verre. Des ampoules avec culot en aluminium ne peuvent être utilisées.

AMPOULES D'ECLAIRAGE — Extérieur

Phares	(2)H-4 (2)H-1
Avant : indicateurs de direction	P21/5W
Arrière: feux de position et stationnement	P21/5W
Plaque minéralogique arrière	W5W
Feux de recul	P21W
Feu de position arrière	W3W
Indicateur de direction arrière	P21/5W
Feu anti-brouillard arrière	P21W
Indicateur de direction latéral	T4W

CAPACITE DES RESERVOIRS

	Litres	Imperial	U.S.
Carburant (environ)	53,0 litres	11-3/4 gal.	14 gal.
Transmission manuelle	2,1 litres	1.9 qt.	2.3 gal.
Transmission automatique (unité uniquement)	3,8 litres	3.7 qt.	4.0 qt.
Système de refroidissement*	8,5 litres	7.5 qt.	9.0 qt.
Huile moteur	3,8 litres	3.7 qt.	4,0 qt.

* Y compris 500cc dans le vase d'expansion.

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS	2,2 litres	2,5 litres
Alésage	87,5 mm	87,5 mm
Course	92 mm	104 mm
Taux de compression	8,1/1 Turbo	9:1 (Turbo 7,8:1)
Pression du système de refroidissement	110kPa (16 psi)	
Thermostat	90°C (195°F)	
Ecartement des électrodes	0,9 mm (.035")	
Bougies	RN 12 YC	
Ordre d'allumage	1-3-4-2	
Calage de l'avance	Référez-vous aux indications du compartiment moteur relatives au contrôle des émissions.	

PRESSIONS DES PNEUS

PRESSION DE GONFLAGE—KPa/PSI (à froid)

Toutes charges jusqu'à 120 km/h : 200/29
Toutes charges à plus de 120 km/h : 240/35

CARNET D'ENTRETIEN

DATE	KILOMETRAGE	ENTRETIENS PERIODIQUES

REMARQUE!

Il est indispensable que vous preniez connaissance du manuel de l'utilisateur avant de prendre le volant de votre véhicule pour la première fois, d'ajouter ou d'installer des pièces ou accessoires ou d'y apporter d'autres modifications.

AVIS IMPORTANT

Etant donné le nombre important de pièces et accessoires de rechange provenant de divers fabricants disponibles sur le marché, il n'est pas possible à Chrysler d'assurer que la sécurité de conduite de votre véhicule ne sera pas affectée par l'addition ou l'installation de ce type de pièces. Même dans les cas où ces pièces seraient officiellement agréées (par exemple, par un permis général d'exploitation pour la pièce ou dans le cas d'une pièce construite suivant un plan officiellement agréé) ou si un permis individuel d'exploitation à été délivré pour le véhicule après l'addition ou l'installation desdites pièces, il restera impossible d'assurer que la sécurité de votre véhicule Chrysler n'a pas été affectée. Aucun expert ou agence officielle ne saurait être tenu responsable en la matière. Chrysler n'assume de responsabilité que dans les cas où des pièces expressément agréées ou recommandées par Chrysler ont été ajoutées ou installées dans un atelier agréé par Chrysler. Les mêmes conditions sont applicables lorsque des modifications ultérierures ont été apportées à un véhicule Chrysler.

CHRYSLER INTERNATIONAL

81-226-9034
EUROPE (F)
2-89-3M
Printed in U.S.A.