

DEMONTAGE.

REMARQUE : Le mécanisme d'embrayage est le même quelque soit le type d'embrayage (classique ou centrifuge) qui équipe la voiture, seul le disque est différent.

1. Percer les vis (4) de réglage (côté écrou) à l'aide d'un foret de $\varnothing = 5$ mm pour détruire la partie de la vis engagée dans l'écrou.

- Frapper sur l'écrou pour casser la vis, la dégager.

2. Dégager :

- le carter tôle (2)
- les ressorts (7) de pression
- les cuvettes (6)
- les ressorts (1) des vis de réglage.

3. Dégager :

- les linguets (3)
- les ressorts (5) d'appui des linguets.

4. Nettoyer les pièces.

MONTAGE.

5. Rectifier le plateau de pression.

Exécuter cette opération au tour à l'aide d'une meule. On peut, à la rigueur, faire cette opération à l'outil à condition d'obtenir une surface parfaitement polie. A chaque rectification de la face d'appui du disque sur le plateau correspond une diminution de la pression du mécanisme sur le disque. Pour compenser cette diminution de pression, caler les ressorts au montage au moyen de rondelles découpées dans de la tôle d'épaisseur égale à l'épaisseur enlevée à la rectification.

- ♦ 6. Rectifier le volant-moteur (*embrayage classique*) ou le tambour d'embrayage (*embrayage centrifuge*).
(Voir Op. AY. 312-1 §§ 4a et 4b).

IMPORTANT : En aucun cas, il ne faut retoucher la portée des masselottes sur le tambour d'embrayage.

Si cette portée est défectueuse, il faut changer ce tambour.

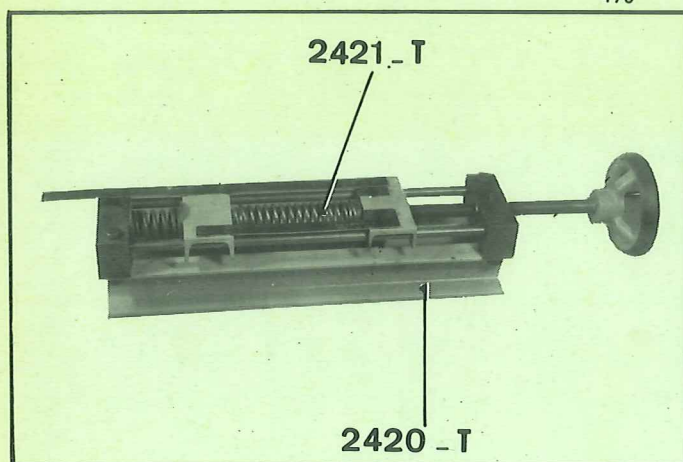
7. Tarer les ressorts de pression.

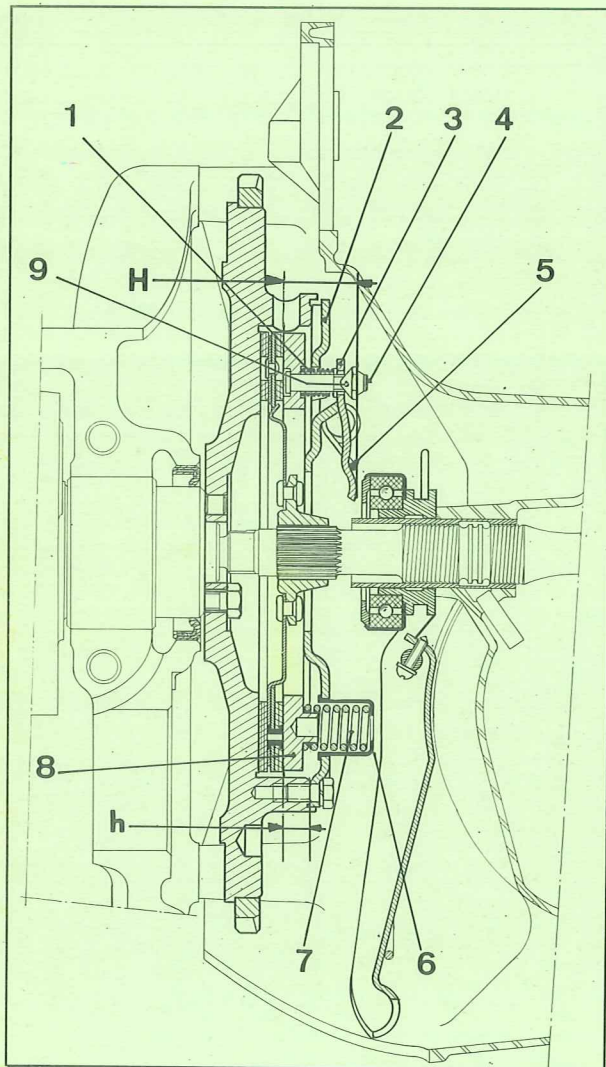
Repère	Longueur sous charge	Charge	ϕ extérieur
Rubis	25 mm	37 ± 3 kg	17.75 mm

Contrôler ces conditions à l'aide d'un appareil à tarer (appareil à tarer 2420-T, avec le ressort étalon 2421-T).

A défaut d'appareil de contrôle, il faut remplacer les ressorts à chaque remise en état de l'embrayage.

176





8. Monter le mécanisme.

- a) Placer le plateau (8) de pression muni des trois vis (4) de réglage sur un montage d'assemblage et de réglage (appareil de réglage 1701-T muni du plateau 1702-T (ou 1703-T) et du doigt 3111-T.
- b) Présenter les ressorts (7) de pression sur le plateau; placer les ressorts, (placer s'il y a lieu, les rondelles découpées comme indiqué au § 5).
 - Placer les cuvettes (6) sur les ressorts.
 - Placer les ressorts (1) des vis de réglage sur les vis.
- c) Placer :
 - le carter rôle (2) sur les cuvettes (6),
 - les linguets (3).

Présenter les écrous (9) sur les vis (4).

Placer les ressorts (5) d'appui des linguets.

9. Régler les linguets.

Faire tourner les vis (4) pour amener les linguets en contact sous le doigt central 3111-T pivotant du montage. Gymnastiquer le mécanisme pour assurer la mise en place des différentes pièces. Régler à nouveau les linguets.

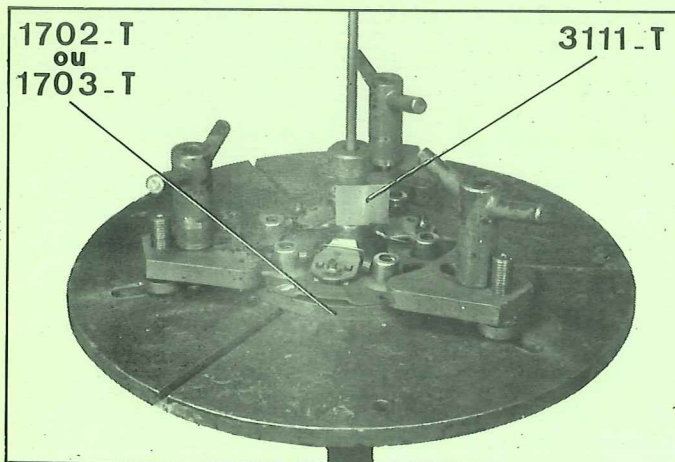
Freiner les écrous (9) des vis de réglage, en rabattant le métal de l'écrou dans la fente des vis.

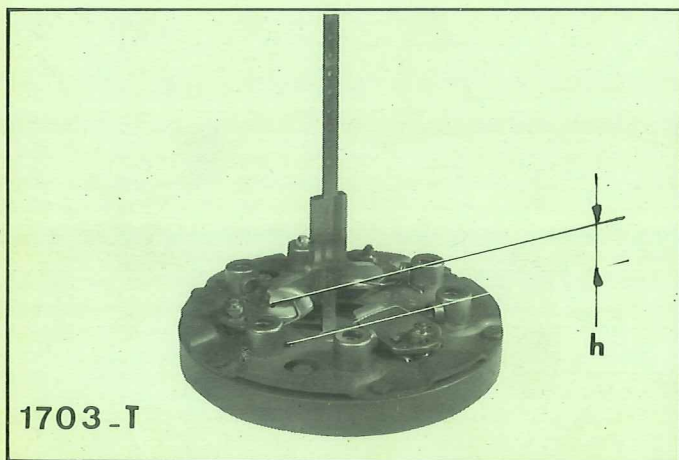
10. Déposer le mécanisme, de l'appareil de réglage.

REMARQUE IMPORTANTE :

Sur les embrayages neufs, vendus par notre Service des pièces détachées, la cote entre le dessus des linguets et le plateau de pression est de $H = 25,6$ à $26,3$ mm, la cote entre le plateau et le carter rôle étant $h = 12$ mm.

Il n'y a pas lieu de modifier ce réglage.





L'embrayage ne doit jamais être réglé sans être placé dans les conditions de fonctionnement sur voitures. C'est pourquoi un montage est indispensable pour obtenir un réglage correct. A défaut du montage 1701-T utiliser le montage simplifié 1703-T.

- ♦ La cote « h » est de $25,6^{+0,7}_0$ mm (du fond du montage aux extrémités des linguets).

Les cotes indiquées ne peuvent être vérifiées que dans ces conditions. En effet lorsque l'embrayage est libéré du montage, le plateau de pression, les linguets prennent une position quelconque par rapport au carter. Il n'est donc pas possible de mesurer la hauteur des linguets en dehors du montage.

Il ne faut plus toucher au réglage après la pose de l'embrayage sur le moteur.