**DEMONTAGE.**

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

1. Percer les vis de réglage (4) (côté écrou) à l'aide d'un foret de $\phi = 5$ 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 de pression (6)
- les cuvettes (5)
- les ressorts (1) des vis de réglage.

3. Déposer :

- la butée des linguets (8)

Dégager :

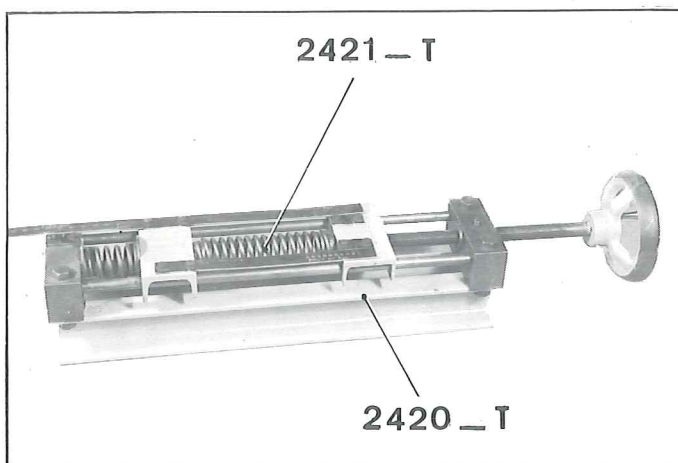
- les linguets (3)
- les ressorts (7) d'appui des linguets.

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. A) Rectifier le volant-moteur (embrayage classique)
(voir Op. A. 312-1 § 5 alinéa A1).

B) Rectifier le tambour d'embrayage (embrayage centrifuge)

Seule la portée du disque dans le tambour peut être rectifiée.

IMPORTANT : En aucun cas, il ne faut retoucher la portée des masselottes sur ce tambour.

Si cette portée est défectueuse, il faut remplacer le tambour d'embrayage.

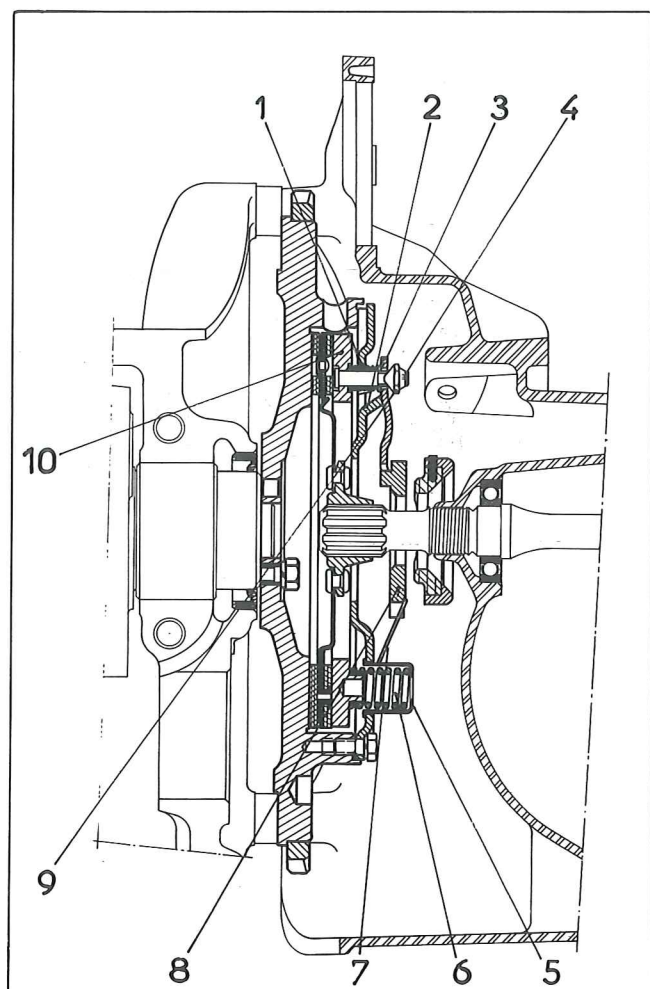
Pour rectifier la portée du disque sur le tambour, utiliser le mandrin MR. 3700-100 (voir Op. A. 312-1 § 5 alinéa B1).

7. Tarer les ressorts de pression (voir tableau)

Type de véhicules	Nombre de ressorts	Repère	Longueur sous charge	Charge
2 CV (AZ) et DYANE (AYA)	3	Rose	25 mm	$27 + \frac{2,5}{0} \text{ kg}$
	3	Orange	25 mm	$18 + \frac{2,5}{0} \text{ kg}$
DYANE 6 (AYA 3)	6	Rubis	25 mm	$37 \pm 3 \text{ kg}$

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.



8. Monter le mécanisme

- a) Placer le plateau de pression (10) muni des trois vis de réglage (4) sur un montage d'assemblage et de réglage (appareil de réglage 1701-T muni du doigt, de la galette et des brides 1702-T).
- b) Présenter les ressorts de pression (6) sur le plateau; placer les ressorts, alternativement un rose et un orange (placer s'il y a lieu, les rondelles découpées comme indiqué au § 5).
 - Placer les cuvettes (5) sur les ressorts
 - Placer les ressorts (1) des vis de réglage sur les vis.
- c) Placer :
 - le carter tôle (2) sur les cuvettes (5),
 - les linguets (3),

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

Placer les ressorts (7) d'appui des linguets.

Mettre en place la butée (8) de linguets.

9. Régler les linguets.

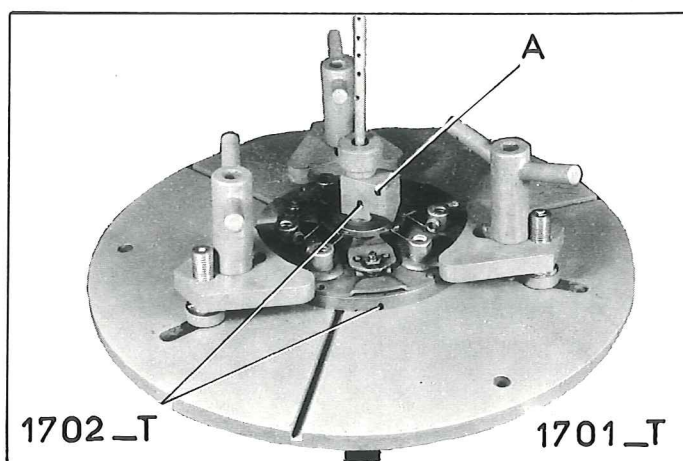
Faire tourner les vis (4) pour amener la butée des linguets en contact sous le doigt central A pivotant du montage. Gymnastiquer le mécanisme pour assurer la mise en place des différentes pièces. Régler à nouveaux les linguets.

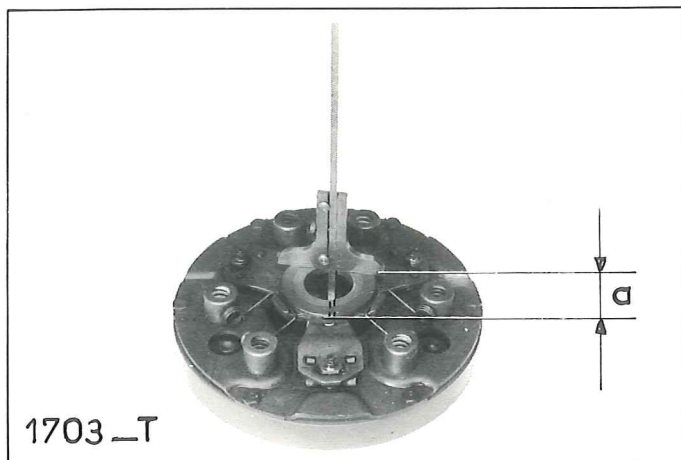
Freiner les écrous (9) des vis de réglage, en rabattant le métal de l'écrou dans la fente des vis.

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 la face d'appui de la butée des linguets et le plateau de pression est de $H = 32$ à $33,5$ mm, la cote entre le plateau et le carter tôle 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 « a » est de $32 + \frac{1}{0}^5$ mm (du fond du montage au dessus de la butée de linguets).
- Les cotes indiquées ne peuvent être vérifiées que dans ces conditions
- lorsque l'embrayage est libéré du montage, le plateau de pression et la butée des 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