Technique : Purge du circuit Hydraulique

Retour aux Techniques

Avant propos

Le circuit de freinage est un élément de sécurité essentiel. Des retards au freinage, des vibrations dans le pédalo lorsque l'on freine sont les signes que le circuit doit être purgé. Voici donc le mode d'emploi, en images, pour une purge du circuit hydraulique.

Quelques Conseils

Attention, si vous avez le moindre doute ou si vous n'avez pas les capacités suffisantes, tournez vous vers un club ou vers un professionnel. Dans le cas contraire, il n'est pas superflu de se reporter également à la documentation technique concernant le type exact de votre véhicule.

- Ne travaillez pas dans la précipitation,
- Assurez vous d'avoir bien compris avant de commencer réellement,
- Protégez les ailes avant du véhicule, lorsque vous travaillez sur le moteur,
- Nettoyer soigneusement les vis de purge et les alentours, à l'aide d'un vaporisateur (si vous en avez un !) contenant de l'essence F,

Le matériel

Pour éffectuer la purge des circuits, il faut vous munir de :

- 3 à 4 mètre de tuyau flexible transparent de diamètre 5mm, que l'on peut trouver partout ou presque (ex: 1 euro le mètre à CAST.....)
- quelques feuilles de papier absorbant pour éponger les fuites éventuelles
- 2 bidons de 1 litre vides,
- un jeu de clés
- un aide, dont le QI n'a pas forcément besoin d'être très élévé, mais qui doit être muni d'au moins une jambe.

Les différentes purges

Une purge complète s'effectue en trois étapes à respecter scrupuleusement :

- purge des freins avant
- purge du régulateur centrifuge
- purge des freins arrière

Une fois la purge des 3 circuits terminée, n'oubliez pas de refaire le niveau de liquide LHM : Moteur tournant, véhicule en position haute, le niveau doit se situer entre le repère mini et le repère maxi du bocal.

purge des freins avant

Le circuit de freinage est un élément de sécurité essentiel. Si vous avez le moindre doute ou si vous n'avez pas les capacités suffisantes, tournez vous vers un club ou vers un professionnel. Dans le cas contraire, il n'est pas superflu de se reporter également à la documentation technique concernant le type exact de votre véhicule. Le Webmaster ainsi que le club dégage toute responsabilité quant à la teneur de l'intégralité des textes et des photos de cet article. Ils ne seraient être tenu pour

responsable des conséquences, quelle qu'elles soient, qui interviendraient à la suite d'une quelconque interprétation de ce tout ce qui suit.

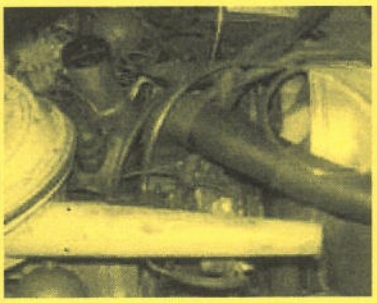
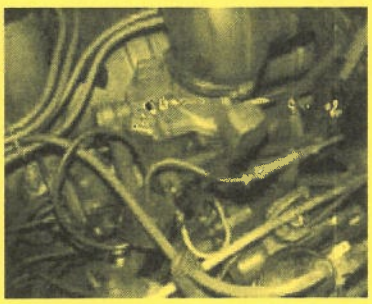
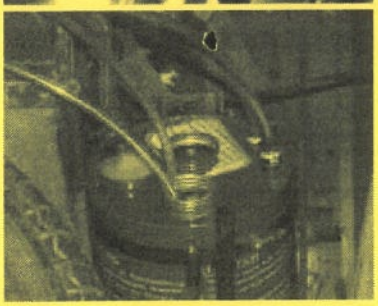
Avant propos

C'est un véhicule à bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert"), qui sert à la présentation de la purge des freins avant. Pour tous les autres modèles, veuillez vous reporter à la documentation technique correspondante.

Opérations préliminaires

La purge des freins avant doit être faite sans pression afin d'éviter l'émulsion du liquide et, par conséquent, la formation éventuelle de poche d'air dans le circuit, ce qui est à l'opposé du résultat que l'on veut obtenir ! Il faut donc, moteur à l'arrêt, desserrer d'un quart de tour, la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur. Vous devez entendre un léger pshiit, signe que la pression se relâche ... (image 1), puis mettez le véhicule en position basse.
Otez le capuchon en plastique noir qui recouvre la vis de purge sur le régulateur centrifuge. Attention, il y a deux vis de purge sur le régulateur : la purge du frein avant droit correspond à la vis de purge arrière sur le régulateur (image 2). Montez un premier tube flexible sur cette vis. Montez ensuite un deuxième tube flexible sur la vis de purge sur la commande de ralenti accéléré, se trouvant à côté du carburateur, et ceci pour purger le frein avant gauche (image 3). Faite plonger les 2 tubes flexibles dans le réservoir de liquide hydraulique, ce qui va permettre de ne pas perdre une goutte de LHM ! (image 4).

cliquez pour agrandir

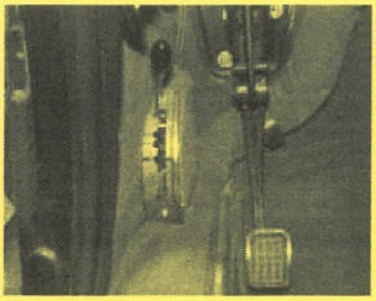
1. Vis de purge du conjoncteur
2. Vis de purge sur régulateur
3. Vis de purge sur cmde ralenti
4. Réservoir hydraulique

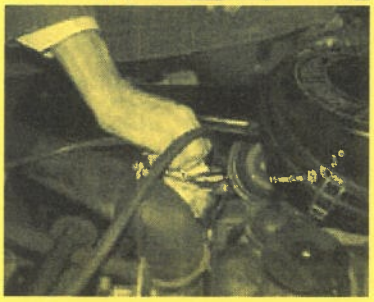
En avant ... purge !

Demandez ensuite à votre aide de maintenir la pédale de freins enfoncée (image5). Déserrez les 2 vis de purge de freins avant : le liquide commence à sécouler à travers les flexibles, ceci étant dû à la pression restante dans l'accumulateur de frein.
Mettez ensuite la commande de hauteur en position haute (image 6 (!))
La pédale de frein étant toujours maintenue enfoncée, démarrez maintenant votre moteur, puis serrez la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur (image 1). Laissez alors s'écouler le liquide à

travers les flexibles, et lorsqu'il n'y a plus de bulle d'air, serrez les 2 vis de purge de freins avant (image 7). Vous pouvez maintenant relacher la pédale de frein et oter les flexibles (image 8), en faisant attention à ne pas répandre le liquide qui se trouve encore à l'intérieur.

cliquez pour agrandir



5. Appuyez sur le frein 6. Cmde en position haute 7. Serrez les vis 8. Déposez les flexibles

Et pour finir

Vérifiez qu'il n y'a pas de fuite au niveau des 2 vis de purge de freins avant, en appuyant très fortement sur la pédale de frein. Vous pouvez alors arrêter le moteur et remettre les capuchons de protection sur les vis de purge, car

c'est fini pour les freins avant !

purge du régulateur centrifuge

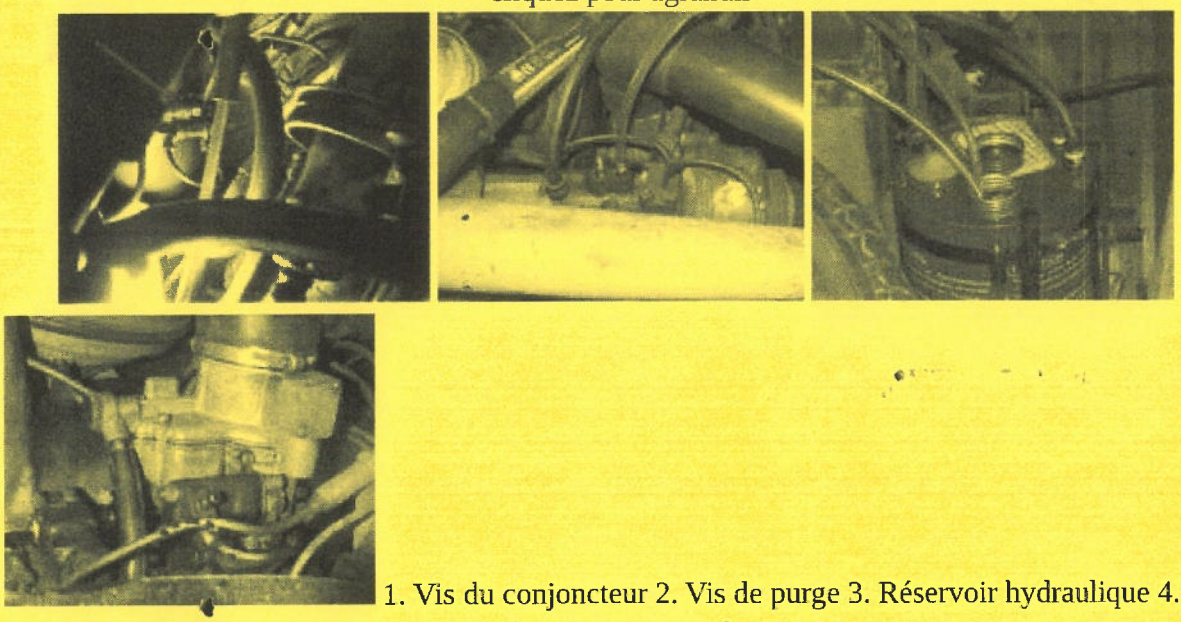
Avant propos

C'est un véhicule à carburateur et bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert"), qui sert à la présentation de la purge du régulateur centrifuge. Pour tous les autres modèles, veuillez vous reporter à la documentation technique correspondante.

Opérations préliminaires

La purge du régulateur doit être faite sans pression afin d'éviter l'émulsion du liquide et, par conséquent, la formation éventuelle de poche d'air dans le circuit, ce qui est à l'opposé du résultat que l'on veut obtenir ! Il faut donc, moteur à l'arrêt, desserrer d'un quart de tour, la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur. Vous devez entendre un léger pshiit, signe que la pression se relâche ... (image 1), puis mettez le véhicule en position basse.
Otez le capuchon en plastique noir qui recouvre la vis de purge sur le régulateur centrifuge. Attention, il y a deux vis de purge sur le régulateur : la purge du régulateur correspond à la vis de purge avant sur le régulateur. (image 2). Raccorder à cette vis de purge, un flexible à faire plonger dans le réservoir de liquide hydraulique.
Mettre le moteur en marche et l'amener à un régime compris entre 1500 et 2000 tr/minute, en agissant sur la vis de réglage du ralenti accéléré du carburateur (image 4).

cliquez pour agrandir



1. Vis du conjoncteur 2. Vis de purge 3. Réservoir hydraulique 4. Vis de ralenti accéléré

En avant ... purge !

Déserrez la vis de purge du régulateur et diminuer très lentement le régime moteur pour obtenir :

- 500 à 600 tr/minute (-> Septembre 1968)

- 625 à 675 tr/minute (Septembre 1968 ->)

en agissant sur la vis de réglage du ralenti accéléré. Laisser tourner le moteur au ralenti pendant 2 minutes environ, et serrer la vis de purge du régulateur lorsqu'il n'y a plus de bulle. Vous pouvez maintenant oter les flexibles, en faisant attention à ne pas répandre le liquide qui se trouve encore à l'intérieur.

Et pour finir

Vérifiez qu'il n y'a pas de fuite au niveau de la vis de purge du régulateur centrifuge. Procéder au réglage du ralenti accéléré. Vous pouvez alors arrêter le moteur et remettre les capuchons de protection sur les vis de purge, car c'est fini pour le régulateur !

purge des freins arrière

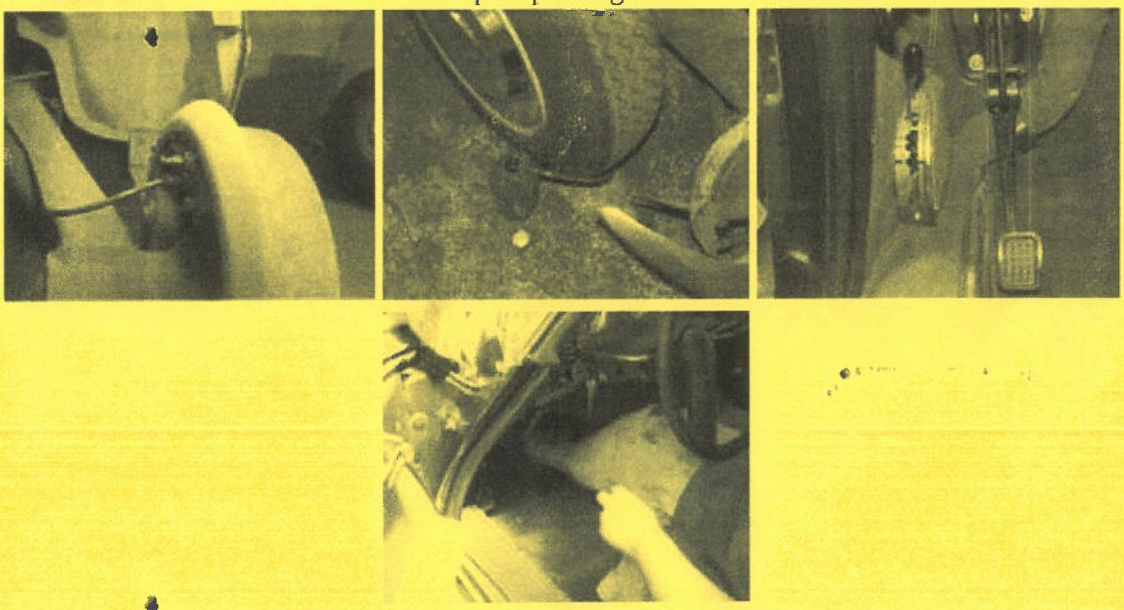
Avant propos

C'est un véhicule à bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert"), qui sert à la présentation de la purge des freins arrière. Pour tous les autres modèles, veuillez vous reporter à la documentation technique correspondante.

Opérations préliminaires

Otez le capuchon en plastique noir qui recouvre la vis de purge se trouvant derrière chaque tambour arrière (image 1), puis raccorder un flexible à faire plonger dans un récipient contenant un peu de LHM. A moins d'avoir vidangé le circuit hydraulique, le liquide qui s'écoulera est sale : il est donc inutile de vouloir le récupérer. (image 2). Mettre le véhicule en position basse, puis en position haute(image 3). Demander a votre aide d'appuyer sur le pédalo de frein et de mettre le moteur en marche (image 4).

cliquez pour agrandir



1. Vis de purge frein arrière 2. Flexible 3. Cmde en position haute 4. Appuyer sur le frein

En avant ... purge !

Déserrez les 2 vis de purge de freins arrière, et laisser le liquide s'écouler. N'oubliez pas de surveiller le réservoir le liquide hydraulique : celui ci ne doit jamais être complètement vidé ! Lorsque vous n'observez plus de bulle dans les flexibles, reserrez chaque vis de purge. Relachez ensuite la pédale de frein (attention, il peut arriver que le véhicule ait une réaction). Vous pouvez maintenant oter les flexibles, en faisant attention à ne pas répandre le liquide qui se trouve encore à l'intérieur.

Et pour finir

Avant de passer au graissage proprement dit, il faut démonter ...

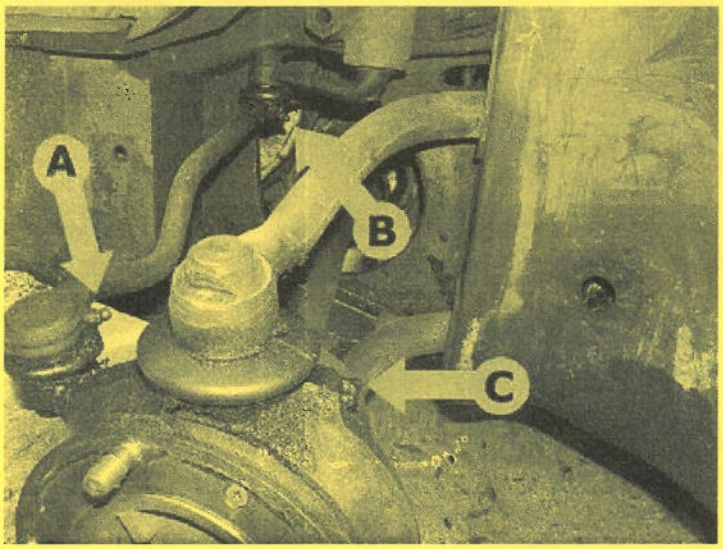
Cliquez pour zoomer



1. Position haute, moteur arrêté, frein serré et véhicule calé au niveau des roues arrières.



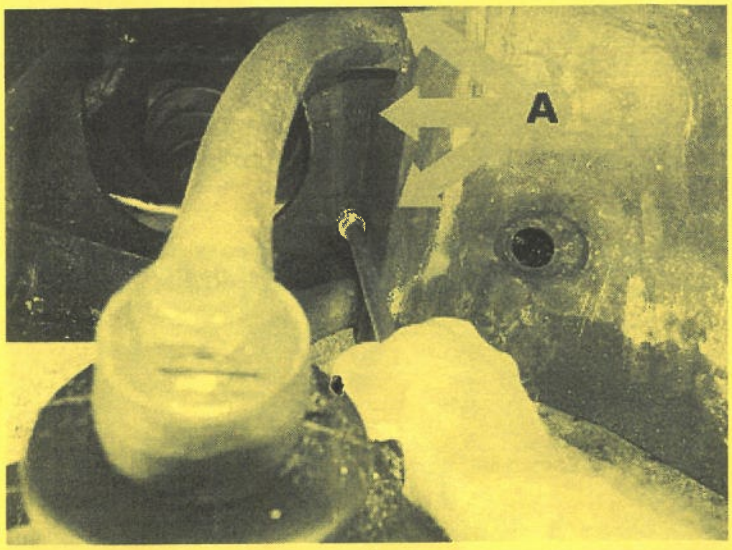
2. Dévissez les boulons des 5 tocs, mettez le véhicule en position basse et déposez la roue.



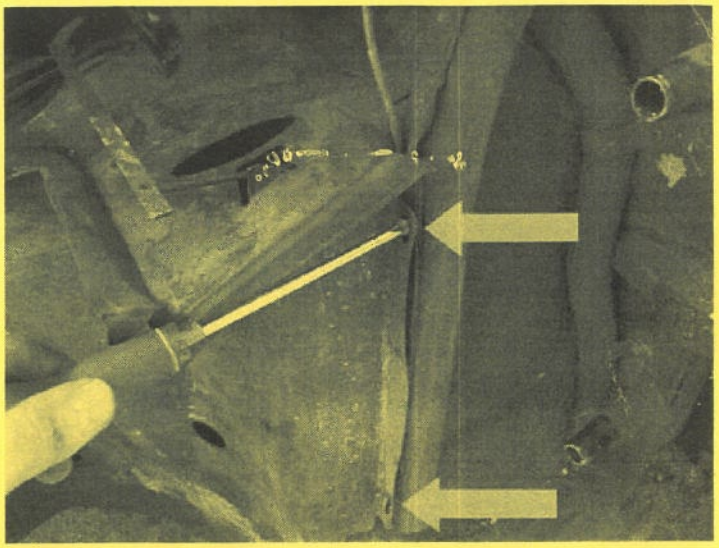
3. Les 2 graisseurs A et B de bielettes de direction et les 2 graisseurs de rotules de pivot (C) (et ... D) sont directement accessibles.



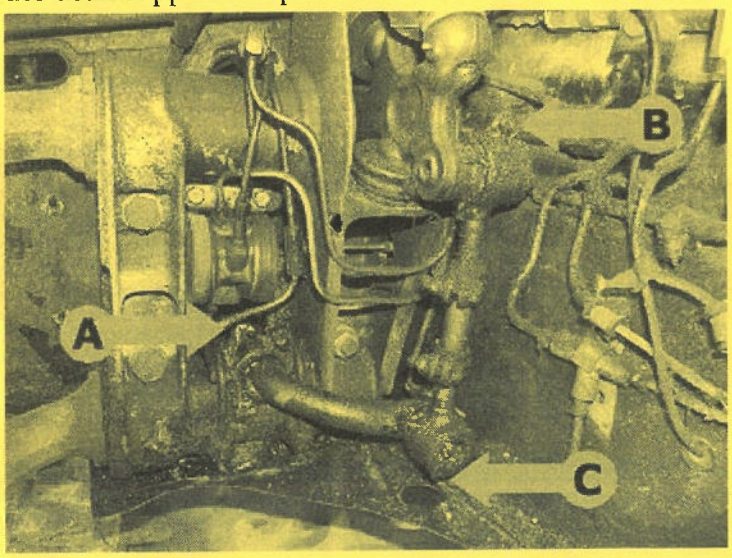
4. Les graisseurs de la barre stabilisatrice sont accessibles via 2 orifices munis d'un caoutchouc. Un 3e orifice qui permet d'acceder à la rotule de bielette est accessible par le dessous du véhicule.



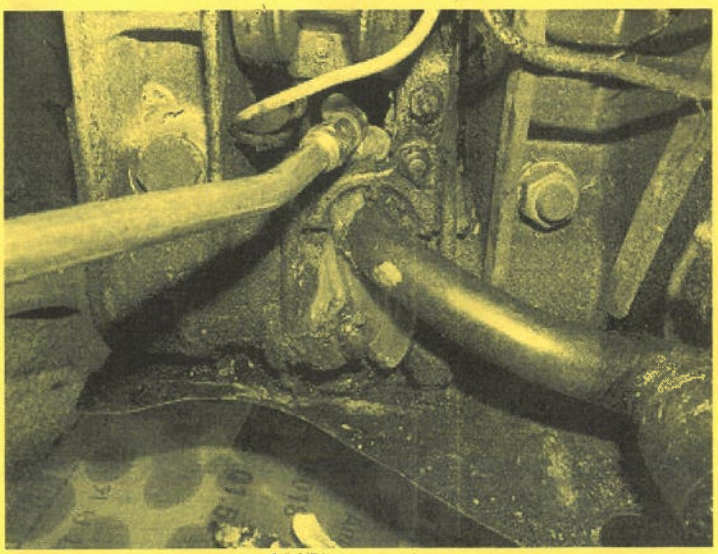
5. Il est vivement conseillé de déposer la tôle de protection. Cela oblige biensur à déposer l'aile, mais cela vous permettra de faire un peu de ménage ... Commencez par les 3 boulons situés de part et d'autre des deux supports de pivot



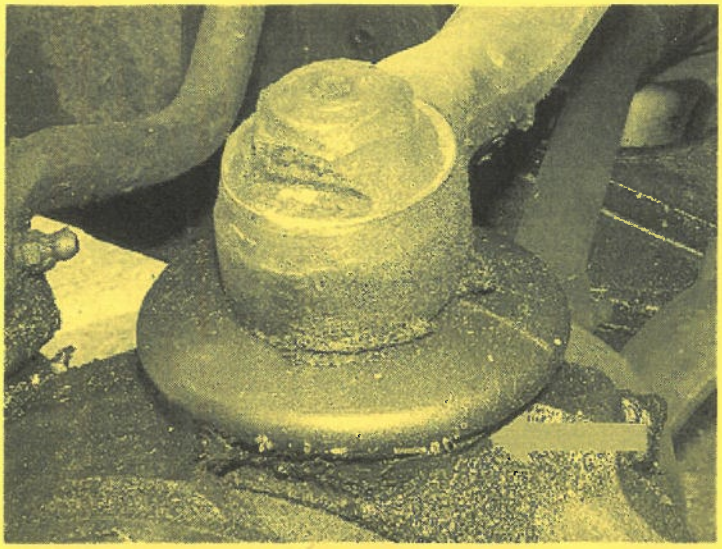
6. Puis déposez les deux vis restantes.



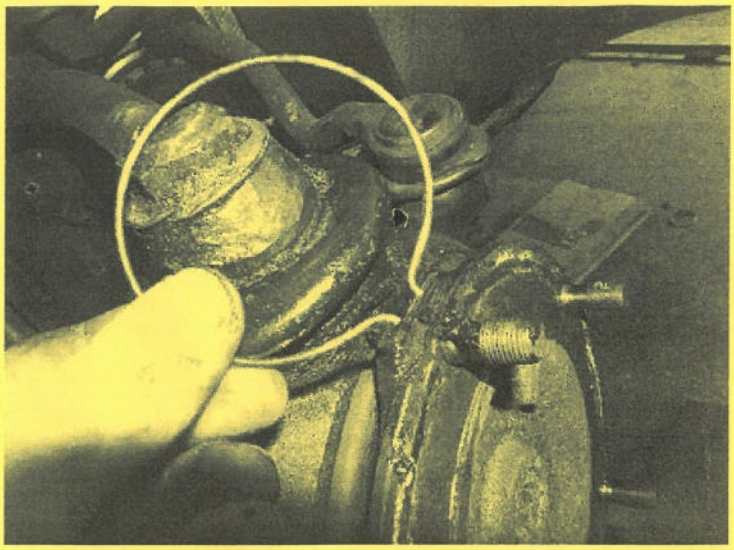
7. Dans cet amas de graisse, on distingue le graisseur (A) de barre stabilisatrice, et les graisseurs haut et bas de rotules de bielette de barre stabilisatrice (B) et (C).



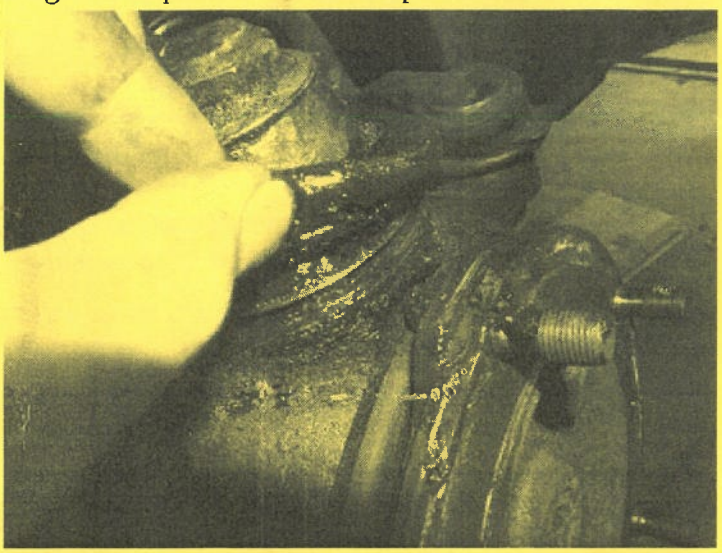
8. A près avoir nettoyé le graisseur, insérez l'embout de pompe à graisse et ... pompez ! la vieille graisse doit sortir. Lorsque la graisse propre apparaît, arrêter le pompage. Nettoyez tout ça !



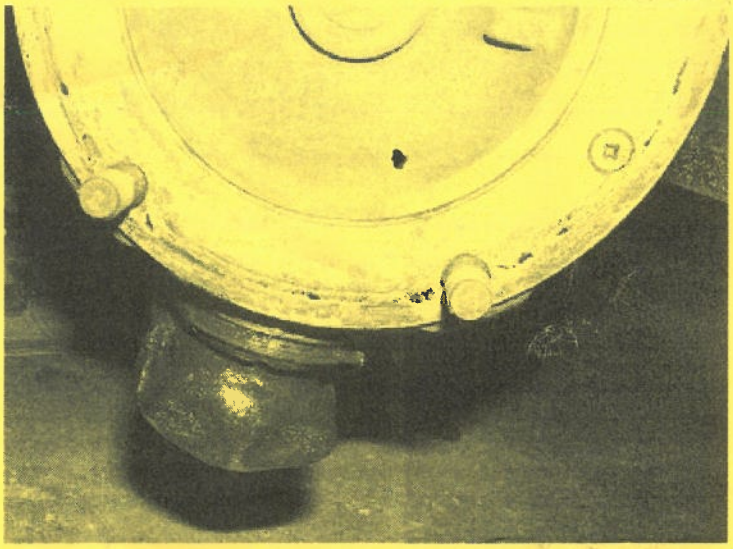
1. Passons maintenant au graissage des rotules de pivot. La gaine est pourvue d'un circlips à sa base.



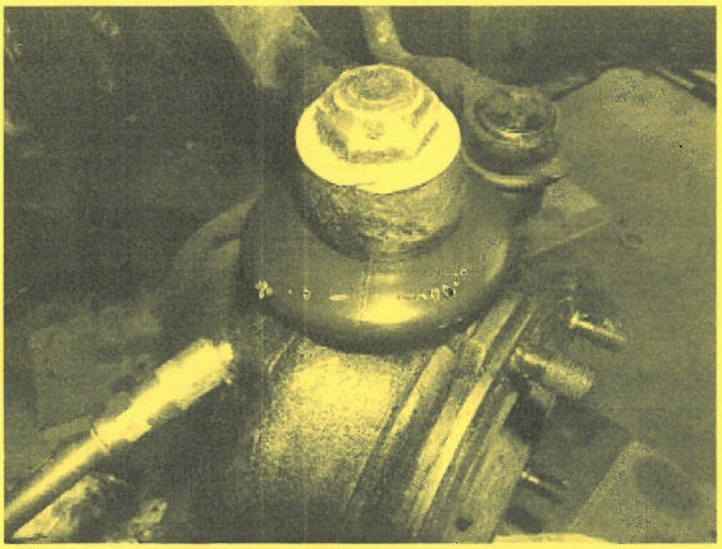
2. Le retirer est un jeu d'enfant, il suffit de l'écarter légèrement.



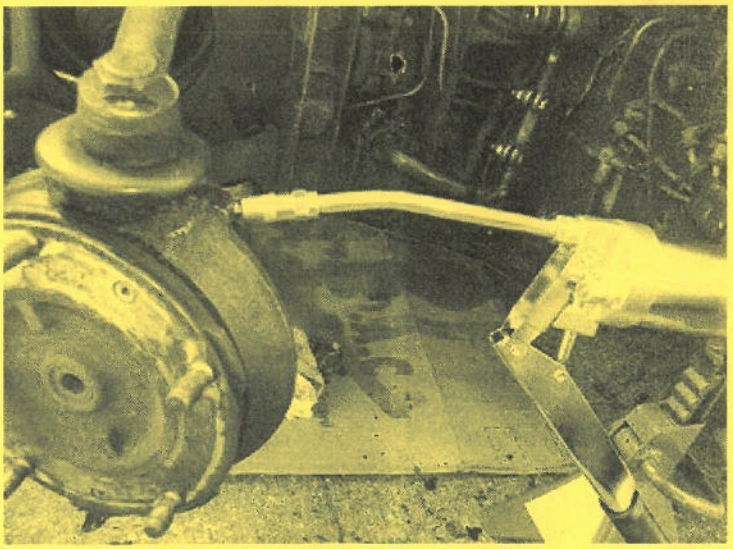
3. Après avoir vérifié que la gaine est en bon état, soulevez-la délicatement, puis retournez la sur elle-même.



4. Enlevez la vieille graisse, remettez la gaine dans sa position normale et reposez le circlips.



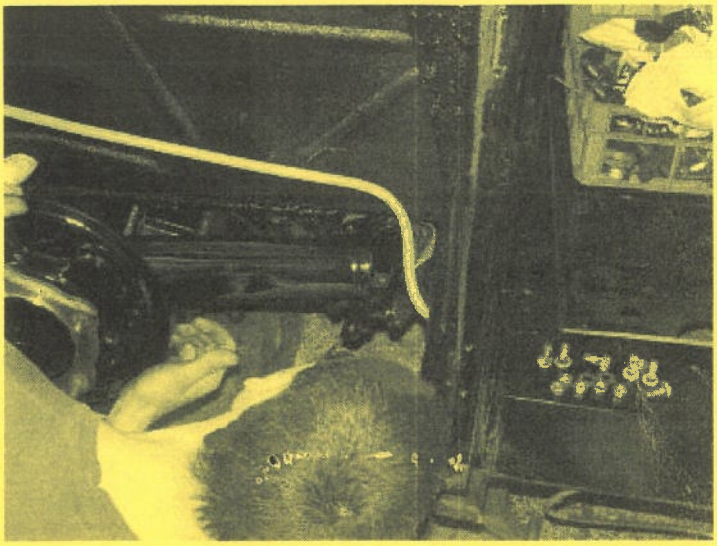
5. Pompez de manière à remplir la gaine.



6. Si votre pompe à graisse est muni d'un raccord rigide, agissez sur la direction pour orienter le pivot.



7. Pour les rotules de biellette de barre stabilisatrice, il y a un graisseur coudé (haut) et un graisseur droit (bas). Pour faciliter l'opération de graissage, n'hésitez pas à les dévisser pour les interchanger.



8. Après le train avant, il vous faudra penser à graisser la bille de tige de suspension arrière ...

Il ne vous reste plus qu'à reposer l'aile, remonter la roue et faire de même pour le côté droit. Votre train avant est de nouveau bien graissé pour les 5000 prochains kilomètres !

Note: Une pompe à graisse avec un raccord rigide est certe moins pratique puisqu'elle impose les étapes (6) et (7). Elle permet cependant de maintenir fermement l'embout sur le graisseur tout en pompant, ce qui est beaucoup plus délicat à faire avec un raccord souple.

Le, 2 Novembre 1966

DS 19 - DS 21 - DS 19 A

à commande hydraulique des vitesses et d'embrayage

Réglages de base

Cinq réglages et des tests de contrôle sont à effectuer dans l'ordre suivant :

1° Réglage de la GARANTIE DE DEBRAYAGE

2° Réglage du RALENTI

3° Réglage de la VITESSE DE DEMARRAGE

4° Réglage du RALENTI ACCELERE

5° Réglage du CORRECTEUR DE REEMBRAYAGE

6° TESTS DE CONTROLE des réglages.

Avant d'effectuer ces réglages, assurez-vous que le moteur tourne normalement. Si vous jugez nécessaire de procéder à un réglage de culbuteurs, ou à une vérification de l'allumage ou de la carburation, faites le AVANT, jamais APRES, sinon la majeure partie de vos réglages serait faussée, et vous seriez obligés de les reprendre par la suite.

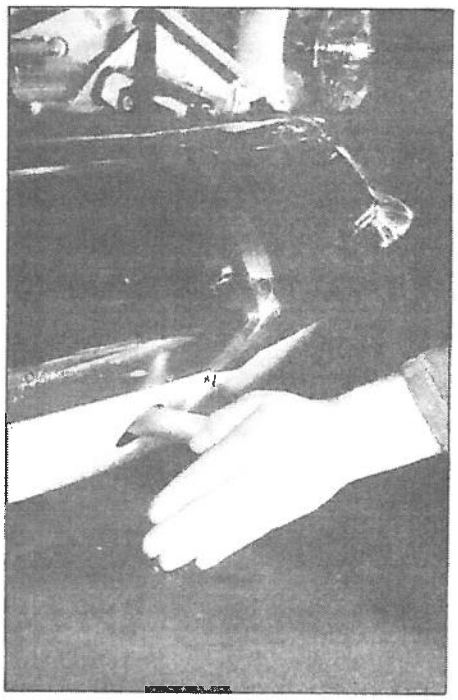
Rappelez-vous, d'autre part, que tous ces réglages doivent être effectués

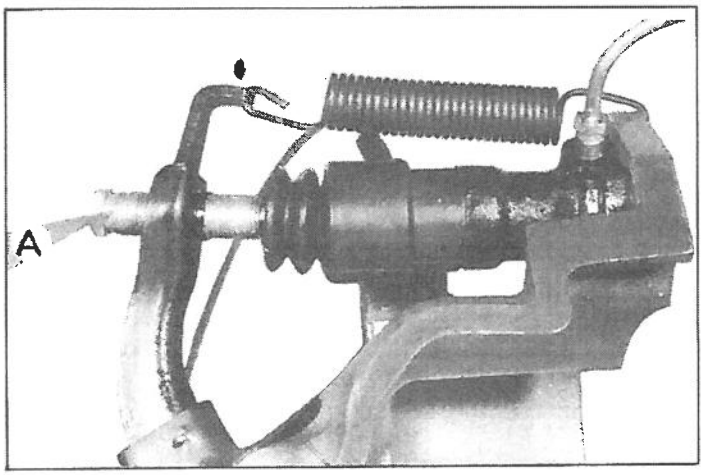
''moteur chaud''

1° REGLAGE DE LA GARANTIE DE DEBRAYAGE.

Sur tous les modèles, recherchez en premier lieu le point de léchage du disque d'embrayage.

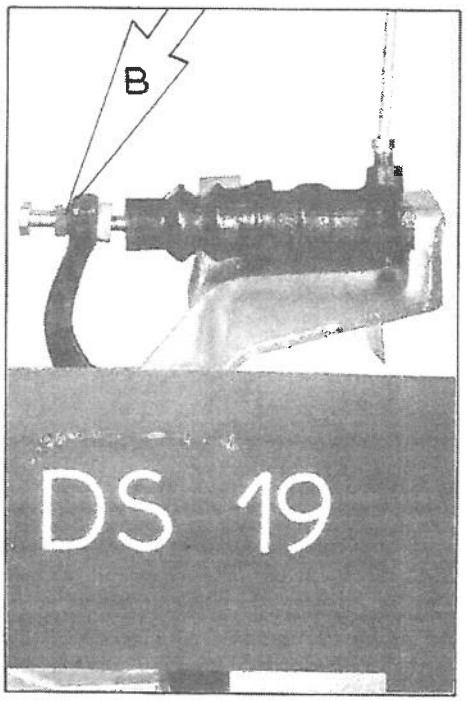
Vous constaterez que le léchage est obtenu, lorsque, moteur en marche et sélecteur de vitesses au point mort, la rallonge de manivelle est légèrement entraînée, mais peut être immobilisée par une simple pression de la paume de la main.





Vous amènerez le disque d'embrayage en position léchage en agissant, moteur à l'arrêt, sur la vis de réglage (flèche A) de la fourchette de débrayage.

Sur DS 19, il faut débloquer, puis bloquer le contre-écrou (flèche B) à chaque action sur la vis de réglage.

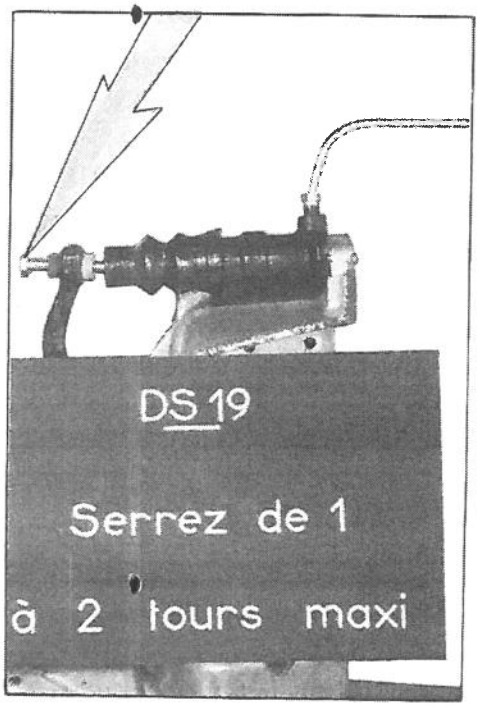


Le point de léchage obtenu, donnez la garantie de débrayage, dont la valeur est différente suivant les modèles :

sur DS 19

serrez la vis de réglage de :

1 à 2 tours maximum





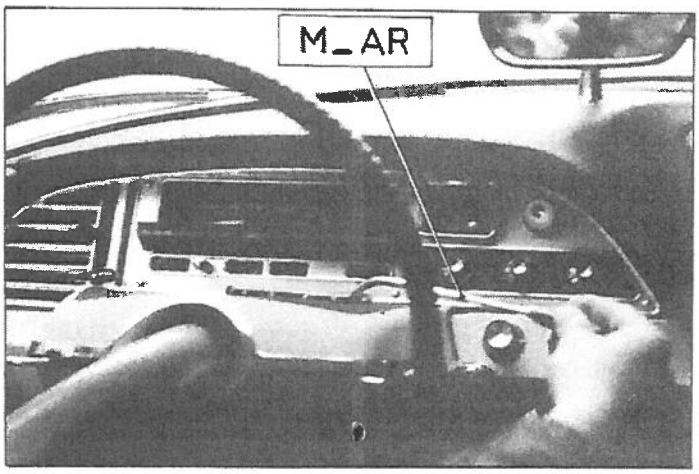
sur DS 21 et DS 19 A

serrez la vis de réglage de :

2 tours minimum

Quel que soit le modèle, pour vérifier que cette garantie est suffisante, passez la marche AR, qui ne doit pas craquer.

Sinon reprendre le réglage.

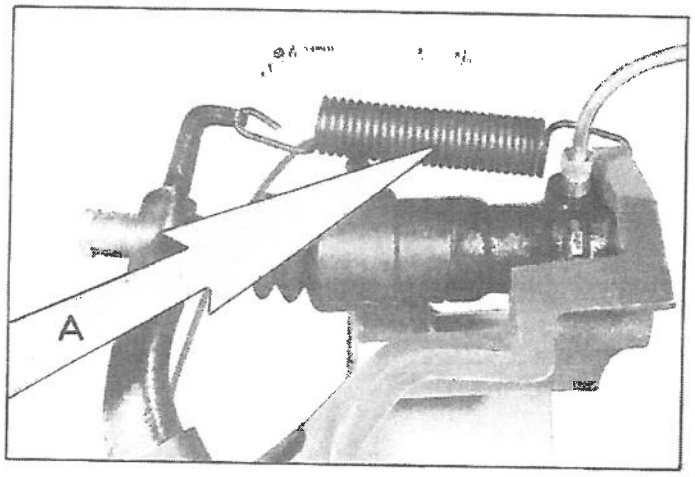


Sur DS 21 et DS 19 A :

Vérifiez d'autre part que cette garantie n'est pas trop importante.

Pour cela contrôler la *garantie d'embrayage*.

Assurez-vous tout d'abord que le ressort de rappel (flèche A) de la fourchette de débrayage est en bon état et bien fixé.



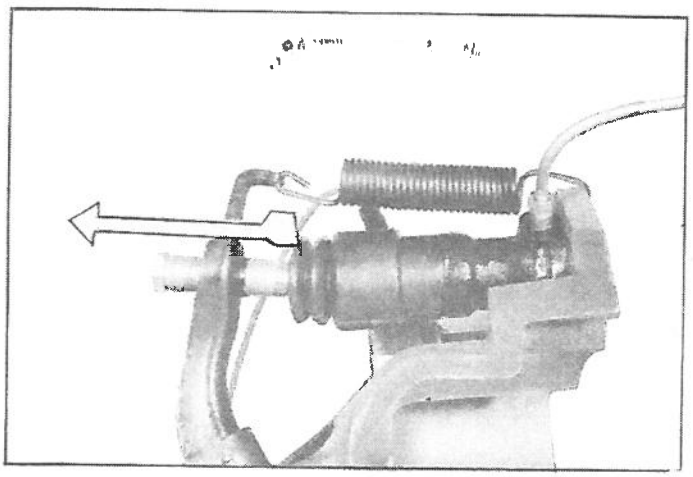


Ensuite, moteur à l'arrêt, faites tomber la pression dans le cylindre de débrayage à l'aide de la commande manuelle d'embrayage (flèche B).

Pour faciliter cette chute de pression, appuyez à fond sur la pédale d'accélérateur.

Vérifiez alors, en tirant sur la fourchette de débrayage (sens flèche blanche) que celle-ci n'est pas en contrainte.

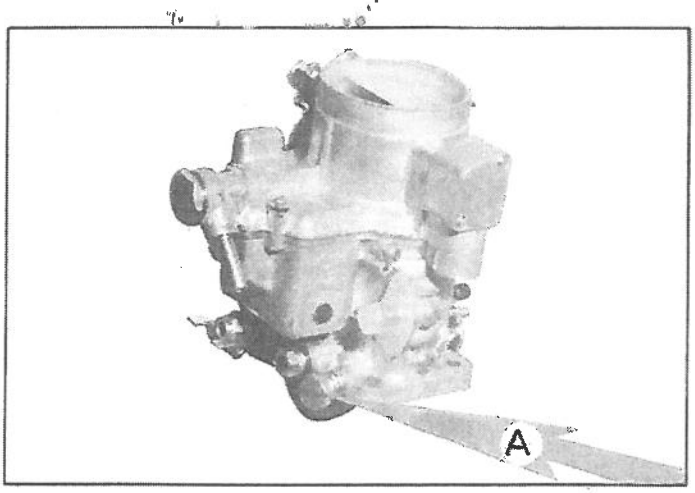
Sinon, reprendre le réglage.



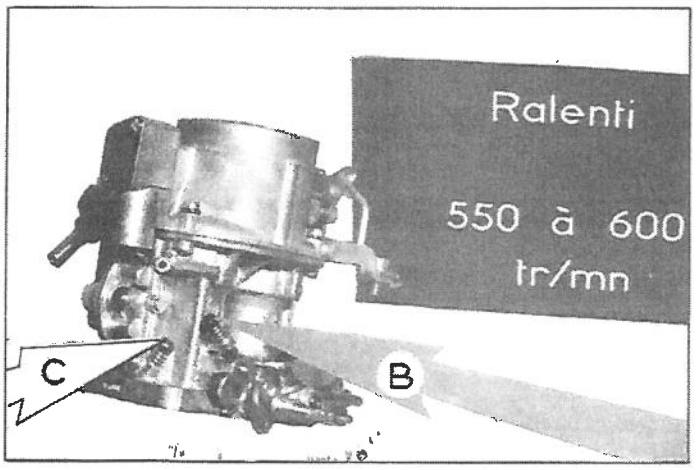
2° REGLAGE DU RALENTI

En premier lieu, assurez-vous que la commande d'accélérateur revient bien en position «ralenti».

La méthode de réglage est exactement la même sur tous les modèles, bien que les carburateurs diffèrent.



Annulez tout d'abord le ralenti accéléré en vissant à fond, sans forcer, la vis de réglage (flèche A).



Amenez ensuite le régime moteur entre

550 ET 600 tr/mn

à l'aide de la vis de butée de papillon (flèche B).

Ne toucher à la vis de richesse (flèche C) que si le besoin s'en fait sentir (régime instable).

Après chaque action sur la vis de butée de papillon ou sur la vis de richesse, donnez un léger coup d'accélérateur avant d'effectuer la lecture du régime moteur sur le compte tours.

Pendant cette lecture, veillez à ce que la pompe haute pression ne charge pas, car cela entraîne une modification sensible du régime moteur.

3° REGLAGE DE LA VITESSE DE DEMARRAGE.

Placez le véhicule :

- sur un sol plat et horizontal,
- roues en ligne droite et non calées,
- frein non serré,
- levier de commande des hauteurs en position normale «route».

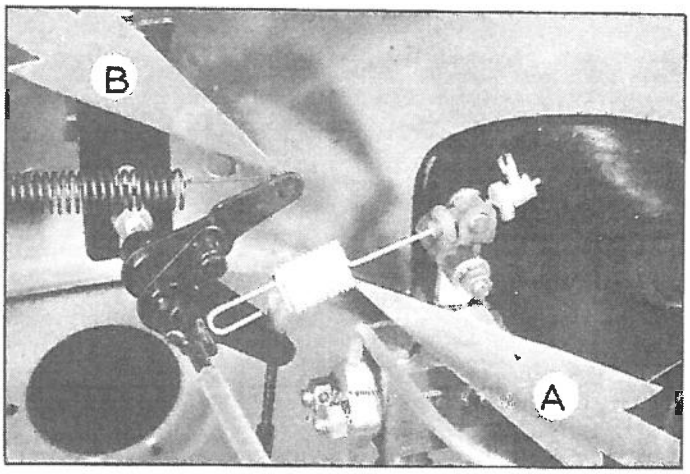
Vérifiez la pression des pneus.

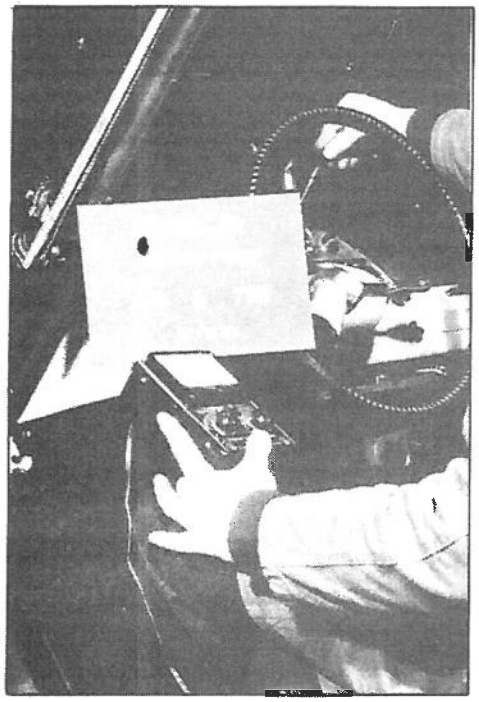
Assurez-vous que le véhicule peut être déplacé aisément à la main.

Vérifiez la tension des courroies d'entraînement de la pompe haute pression et du régulateur centrifuge.

Sur DS 19, débranchez le ressort (flèche A) du correcteur de réembrayage.

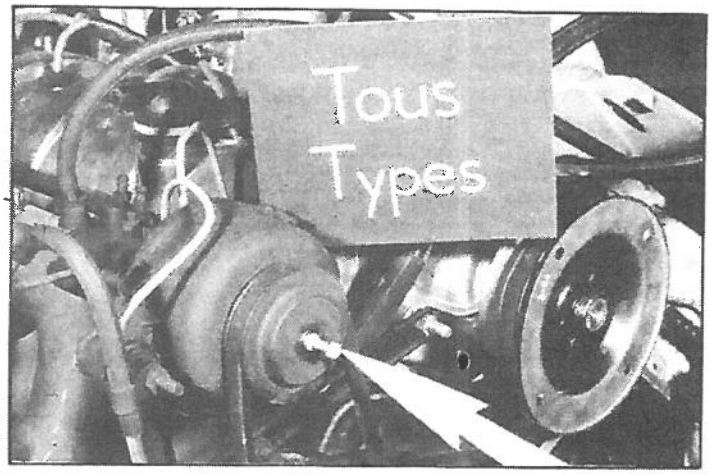
Pour ne pas le déformer, appuyez à fond sur la commande d'accélérateur (flèche B).





Moteur en marche, passez la première vitesse et accélérez très progressivement.

Le véhicule doit démarrer lorsque le compte-tours indique **700 à 750 tr/mn**



Sinon, arrêtez le moteur et débloquez le contre-écrou de la vis de réglage du régulateur centrifuge.

Serrez la vis si le début d'embrayage se fait à un *régime inférieur à 700 tr/mn.*

Desserrez la vis si celui-ci se fait à un *régime supérieur à 750 tr/mn.* Un tour de vis modifie la vitesse de démarrage de 50 à 100 tr/mn environ.

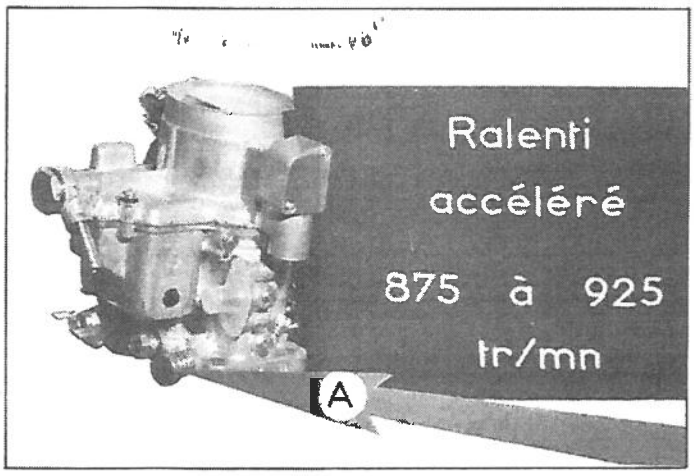
Bloquez le contre-écrou et vérifiez à nouveau le réglage.

Si vous vérifiez la vitesse de démarrage plusieurs fois de suite, repassez au point mort entre deux contrôles successifs.

Ne faites pas le réglage de la vitesse de démarrage en marche AR : en opérant de cette façon, ce réglage ne serait pas correct.

4° REGLAGE DU RALENTI ACCELERE.

Le processus de réglage est identique sur DS 19 et sur DS 21 ou DS 19 A.



Moteur en marche, desserrez la vis de réglage (flèche A), jusqu'à obtenir un régime moteur compris entre

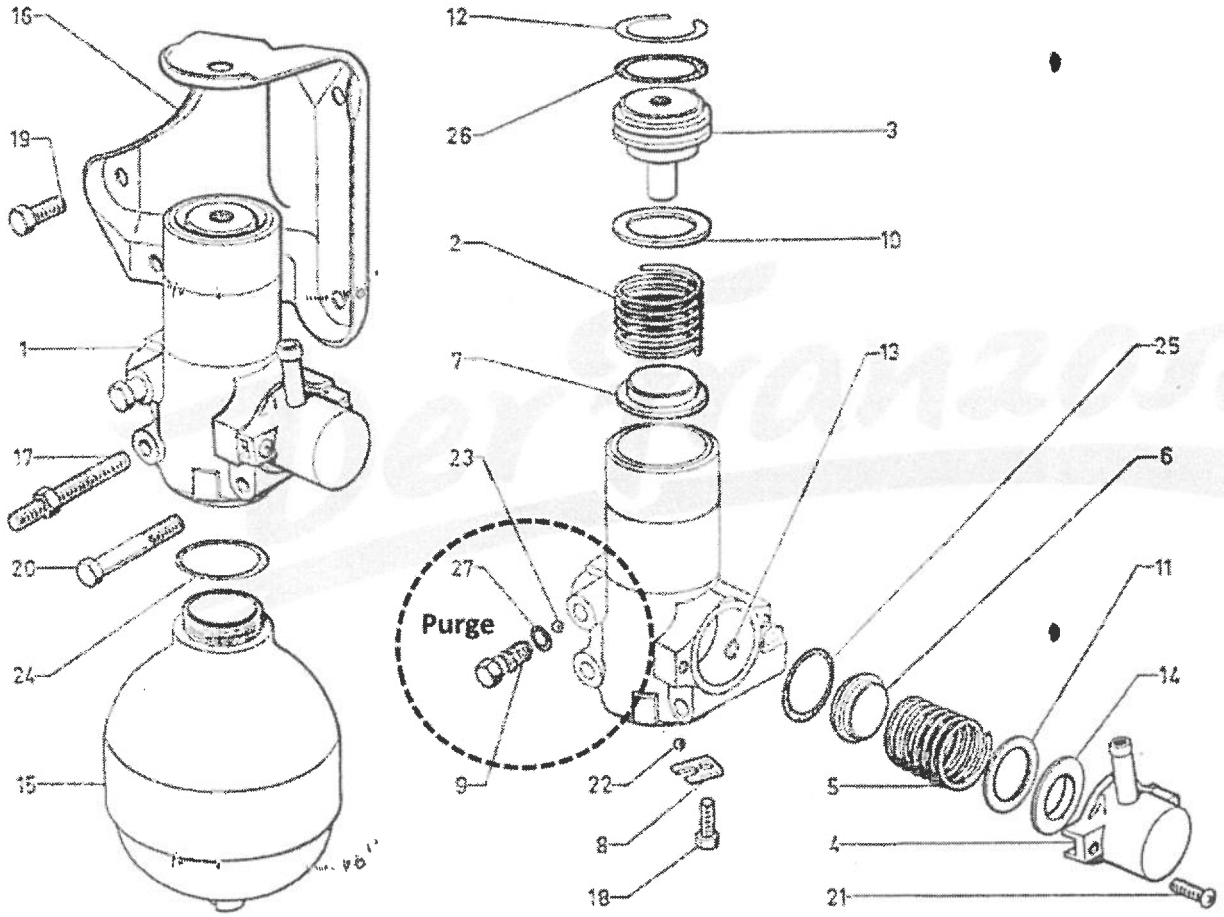
875 ET 925 tr/mn

Comme pour le réglage du ralenti, veillez à ce que la pompe haute pression ne charge pas.

C'est un véhicule à carburateur et bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert")

1) La purge des freins avant doit être faite sans pression afin d'éviter l'émulsion du liquide Il faut donc, moteur à l'arrêt, desserrer d'un quart de tour, la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur. Vous devez entendre un léger pshiit, signe que la pression se relâche ...

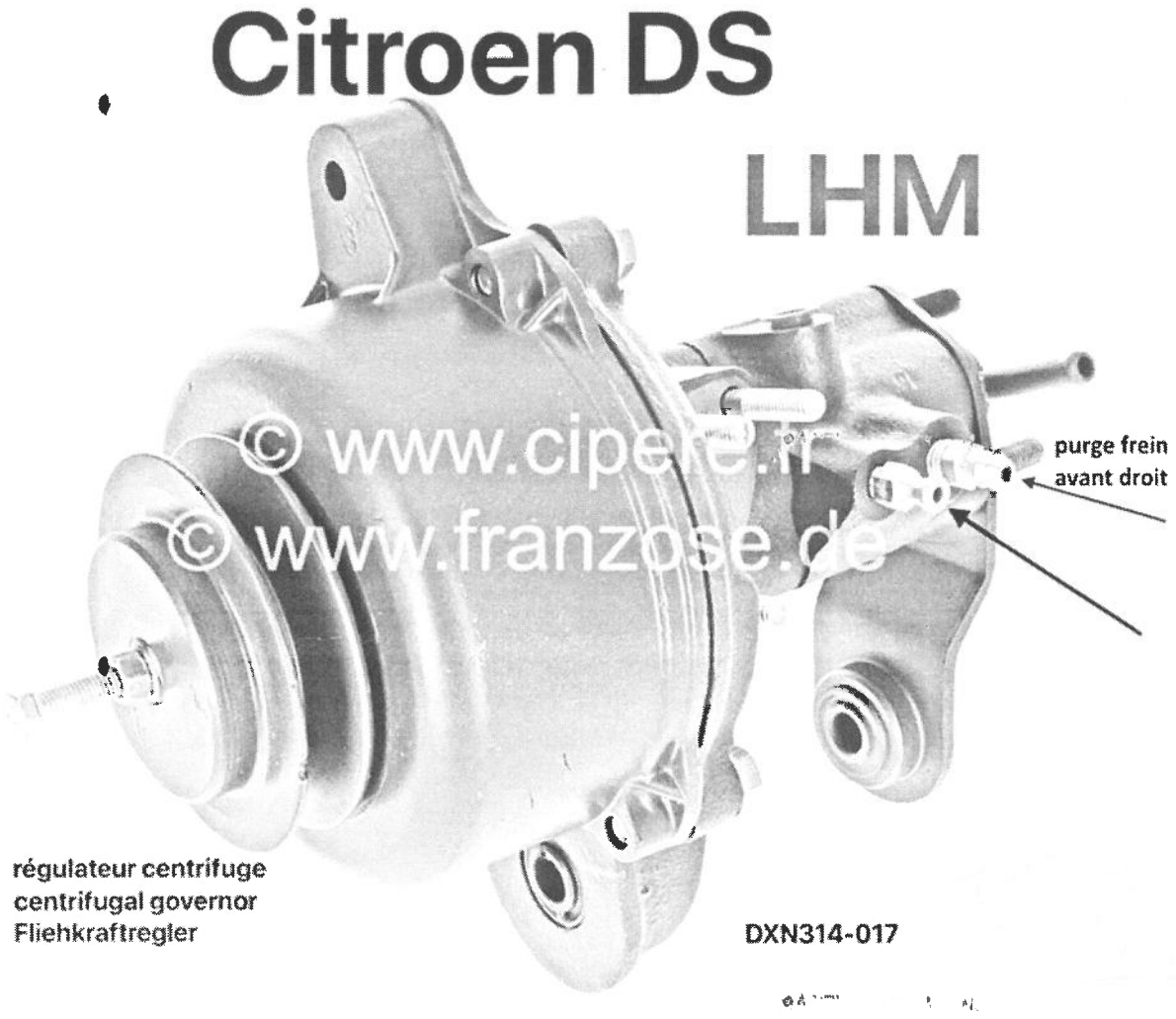
CONJONCTEUR DISJONCTEUR



2) Mettre la voiture en position basse

C'est un véhicule à carburateur et bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert")

3) il y a deux vis de purge sur le régulateur : la purge du frein avant droit correspond à la vis de purge arrière sur le régulateur. Reliez un premier tube flexible sur cette vis de purge pour aller au réservoir de LHM



4) Montez ensuite un deuxième tube flexible sur la vis de purge de la commande de ralenti accéléré, se trouvant à côté du carburateur, pour purger le frein avant gauche
Faite plonger les 2 tubes flexibles dans le réservoir de liquide hydraulique, pour récupérer le LHM !

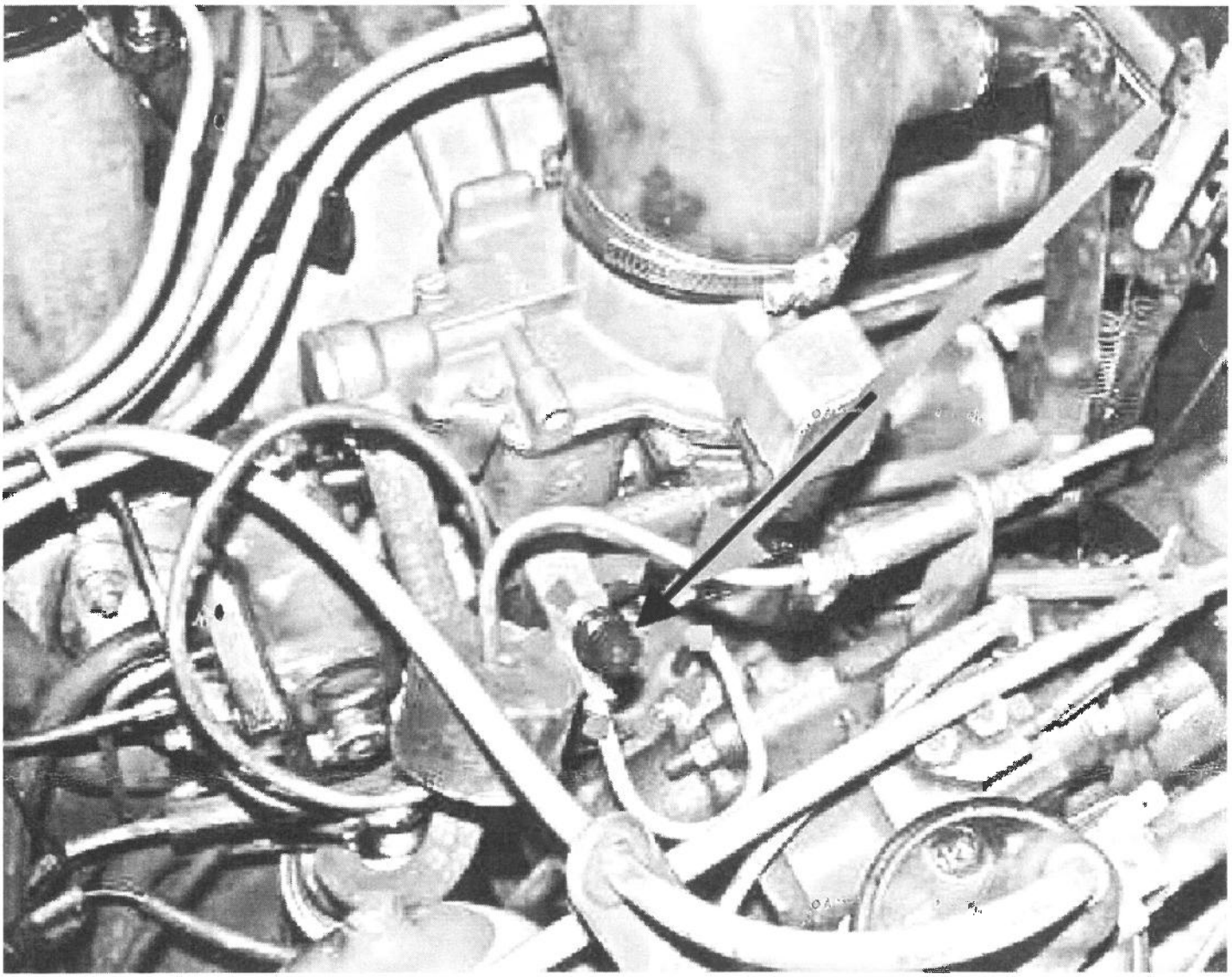
C'est un véhicule à carburateur et bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert")







C'est un véhicule à carburateur et bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert")



4) PURGE

Demandez ensuite à votre aide de maintenir la pédale de freins enfoncée . Déserrez les 2 vis de purge de freins avant : le liquide commence à s'écouler à travers les flexibles, avec la pression restante dans l'accumulateur de frein.

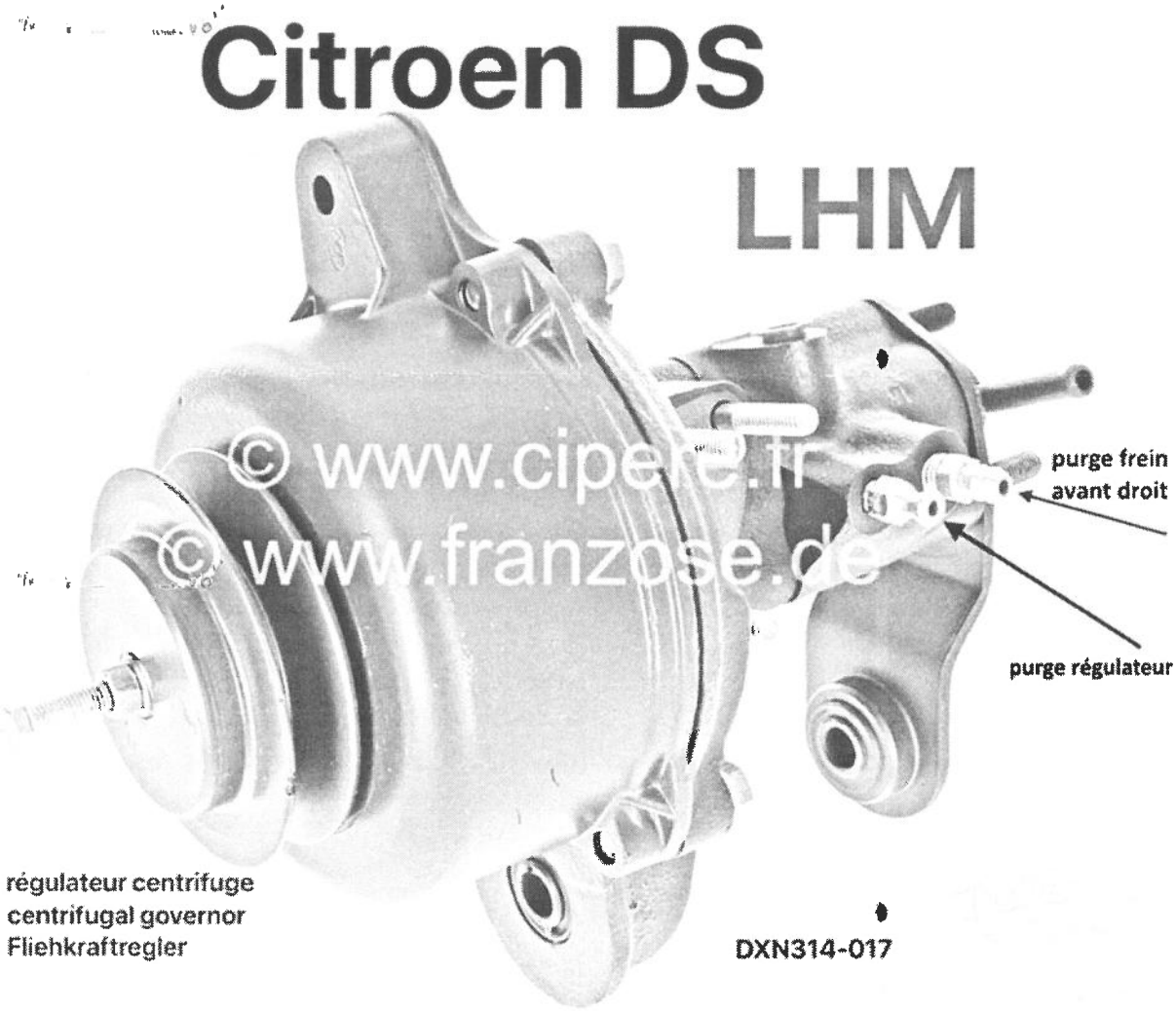
La pédale de frein étant toujours maintenue enfoncée, Mettez ensuite la commande de hauteur en position haute démarrez maintenant votre moteur, puis serrez la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur (image 1). Laissez alors s'écouler le liquide à travers les flexibles, et lorsqu'il n'y a plus de bulle d'air, serrez les 2 vis de purge de freins avant . Vous pouvez maintenant relâcher la pédale de frein et ôter les flexibles en faisant attention à ne pas répandre le liquide qui se trouve encore à l'intérieur.

Vérifiez qu'il n y'a pas de fuite au niveau des 2 vis de purge de freins avant

C'est un véhicule à carburateur et bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert")

purge du régulateur centrifuge

moteur à l'arrêt, desserrer d'un quart de tour, la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur. Vous devez entendre un léger pshiit, signe que la pression se relâche ... (image 1),
Mettez le véhicule en position basse.
Attention, il y a deux vis de purge sur le régulateur : la purge du régulateur correspond à la vis de purge **avant** sur le régulateur. (image 2). Raccorder à cette vis de purge, un flexible à faire plonger dans le réservoir de liquide hydraulique.
Mettre le moteur en marche et l'amener à un régime compris entre 1500 et 2000 tr/minute, en agissant sur la vis de réglage du ralenti accéléré du carburateur



C'est un véhicule à carburateur et bvh (boîte de vitesse hydraulique), avec un circuit LHM (Liquide Hydaulique Minéral, ou plus prosaïquement liquide "vert")

Déserrez la vis de purge du régulateur et diminuer très lentement le régime moteur pour obtenir :

625 à 675 tr/minute DS21

en agissant sur la vis de réglage du ralenti accéléré. Laisser tourner le moteur au ralenti pendant 2 minutes environ, et serrer la vis de purge du régulateur lorsqu'il n'y a plus de bulle.
Vous pouvez maintenant ôter les flexibles, en faisant attention à ne pas répandre le liquide qui se trouve encore à l'intérieur.

Et pour finir

Vérifiez qu'il n y'a pas de fuite au niveau de la vis de purge du régulateur centrifuge. Procéder au réglage du ralenti accéléré. Vous pouvez alors arrêter le moteur et remettre les capuchons de protection sur les vis de purge, car c'est fini pour le régulateur !

Purge des freins arrière

Otez le capuchon en plastique noir qui recouvre la vis de purge se trouvant derrière chaque tambour arrière (image 1), puis raccorder un flexible à faire plonger dans un récipient contenant un peu de LHM. A moins d'avoir vidangé le circuit hydraulique, le liquide qui s'écoulera est sale : il est donc inutile de vouloir le récupérer. (image 2).
Mettre le véhicule en position basse, puis en position haute(image 3).
Demander a votre aide d'appuyer sur le pédalo de frein et de mettre le moteur en marche

Desserrez les 2 vis de purge de freins arrière, et laisser le liquide s'écouler. N'oubliez pas de surveiller le réservoir le liquide hydraulique : celui ci ne doit jamais être complètement vidé !
Lorsque vous n'observez plus de bulle dans les flexibles, resserrez chaque vis de purge. Relâchez ensuite la pédale de frein (attention, il peut arriver que le véhicule ait une réaction). Vous pouvez maintenant oter les flexibles, en faisant attention à ne pas répandre le liquide qui se trouve encore à l'intérieur.

Vérifiez qu'il n y'a pas de fuite au niveau des 2 vis de purge de freins arrière, en appuyant très fortement sur la pédale de frein. Vous pouvez alors remettre les capuchons de protection sur les vis de purge, refaire le niveau de LHM et arrêter le moteur. C'en est fini pour les freins arrière !

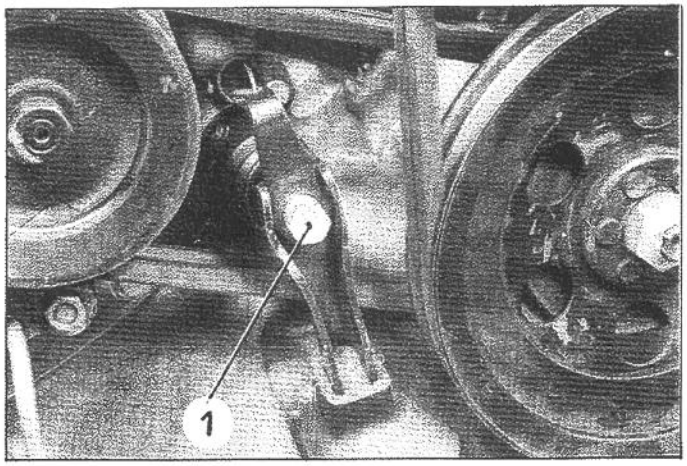
REGLAGES DE BASE.

VEHICULES BVH

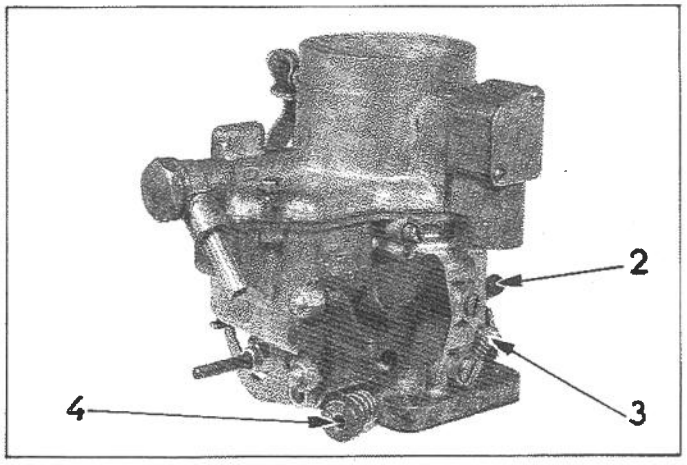
REMARQUES :

- *Les réglages de base sont à effectuer lorsque le véhicule présente une conduite désagréable, ou bien lorsque le moteur cale fréquemment.*
- *Ils se composent de six opérations différentes qu'il est impératif de faire en totalité et dans l'ordre indiqué.*
- *Le moteur doit être chaud et le véhicule doit avoir roulé au moins quelques minutes, sous peine de voir ces réglages évoluer dans le temps.*
- *Les réglages de base doivent être effectués avec le plus grand soin.*

1408



1360



I. REGLAGE DE LA GARANTIE DE DEBRAYAGE.

1. Pré-réglage :

REMARQUE : Le moteur doit être chaud. Un réglage réalisé à froid risque d'être incorrect à chaud.

Faire tourner le moteur au ralenti.

Mettre en place la rallonge de la manivelle de dégommage.

Desserrer la vis de réglage (1) de la fourchette d'embrayage par fraction de tour jusqu'au moment où la rallonge est légèrement entraînée, mais peut être immobilisée à la main.

2. Réglage :

Serrer l'écrou (1) de deux tours.

II. CONTROLE DE LA GARANTIE D'EMBRAYAGE.

3. S'assurer que le ressort de rappel de la fourchette est en bon état et bien fixé.

Faire tomber la pression dans le cylindre à l'aide de la commande auxiliaire d'embrayage.

Vérifier que la fourchette n'est pas en contrainte.

Dans le cas contraire, reprendre le réglage de la garantie de débrayage, qui est probablement trop importante.

III. REGLAGE DU RALENTI

NOTA : Ce réglage doit être fait moteur chaud.

4. Visser à fond, sans forcer, la vis de réglage (4) du ralenti accéléré.

5. Agir sur la vis de butée (2) de papillon secondaire pour obtenir un régime de :

- 550 tr/mn environ (*véhicules* → *9/1968*)
- 625 tr/mn (*véhicules* ← *9/1968*)

6. Agir sur la vis de réglage (3) de richesse dans un sens ou dans l'autre pour obtenir le régime le plus rapide pour l'ouverture du papillon réalisée ci-dessus.

7. Desserrer ensuite progressivement la vis de butée (2) pour ramener le régime entre :

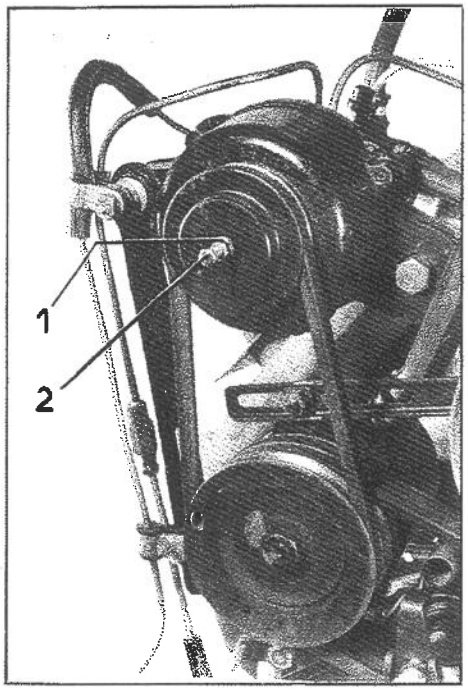
- 550 et 600 tr/mn (*véhicules* → *9/1968*)
- 625 et 675 tr/mn (*véhicules* ← *9/1968*)

S'assurer que pendant la lecture sur le compte-tours, la pompe H.P. ne charge pas.

8. Si le régime est instable, agir à nouveau sur la vis de réglage (3) de richesse (procéder très progressivement)

NOTA : Après chaque réglage de la vis (2) du papillon secondaire, donner un coup d'accélérateur, commande manuelle d'embrayage en position «embrayé» afin d'être certain que le papillon revienne bien en butée sur la vis.

92 338



REMARQUE : L'emploi d'un compte-tours électrique (2436-T) est indispensable pour les opérations suivantes. Ce compte-tours sera branché en dérivation sur la borne de sortie (embout rouge de la bobine)

Le compte-tours électrique devra être périodiquement étalonné en fonction de l'utilisation.

Le compte-tours doit correspondre aux normes suivantes :
- cadran de grand diamètre gradué de 0 à 1500 tr/mn maxi.
- aiguille stable en fonctionnement.

IV. REGLAGE DE LA VITESSE DE DEMARRAGE.

NOTA : Ce réglage doit être fait moteur chaud, le véhicule placé sur un sol plan et horizontal.

9. Mettre le moteur en marche, passer la 1ère vitesse et accélérer très lentement. Le début du démarrage de la voiture doit se faire entre :
- 700 et 750 tr/mn *(véhicules → 9/1968)*
- 725 et 775 tr/mn *(véhicules ← 9/1968)*

10. Sinon opérer comme suit :

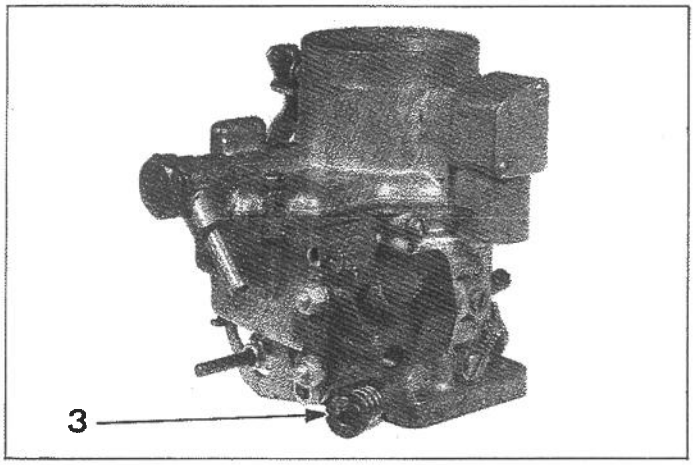
Arrêter le moteur. Débloquer le contre-écrou (1) de la vis de réglage (2) sur le régulateur centrifuge.

Si l'embrayage se fait à un régime inférieur à 700 ou 725 tr/mn, serrer la vis.

La desserrer si l'embrayage se fait à un régime supérieur à 750 ou 775 tr/mn.

Bloquer le contre-écrou (1).

1360



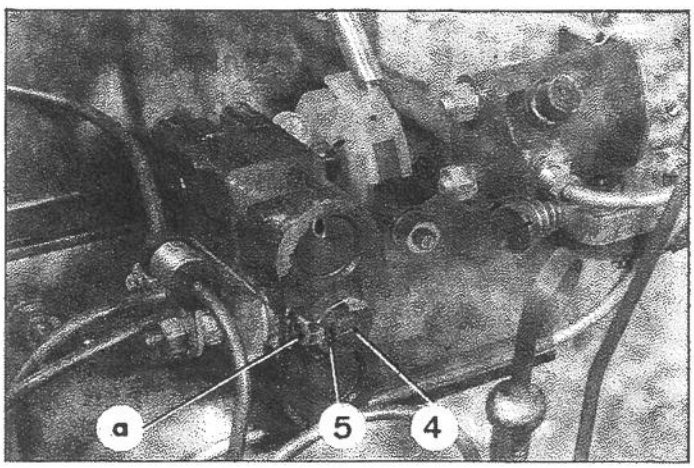
V. REGLAGE DU RALENTI ACCELERE.

NOTA : Ce réglage doit être fait moteur chaud.

11. Le moteur tournant au ralenti : desserrer la vis de réglage (3) du ralenti accéléré jusqu'à obtenir un régime compris entre :
- 875 et 925 tr/mn *(véhicules → 9/1968)*
- 850 et 900 tr/mn *(véhicules ← 9/1968)*

S'assurer que pendant la lecture sur le compte-tours, la pompe H.P. ne charge pas.

3389



VI. REGLAGE DU CORRECTEUR DE REEMBRAYAGE

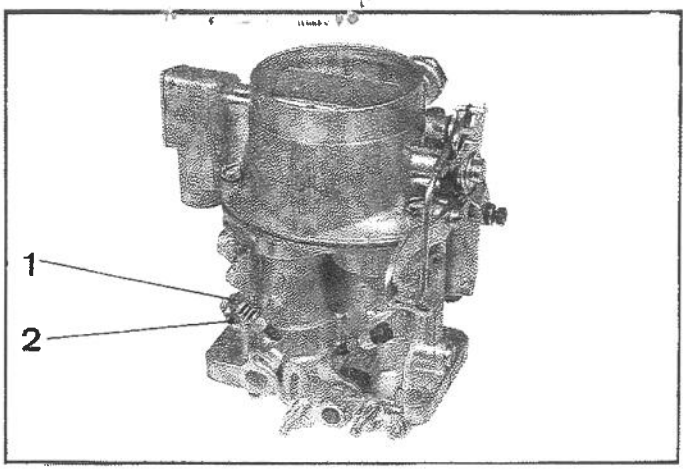
NOTA : Ce réglage doit être fait sur route, moteur chaud.

12. Si le temps de réembrayage est trop court, desserrer la vis (4) (sens inverse des aiguilles d'une montre). Si le temps est trop long, serrer la vis (4).

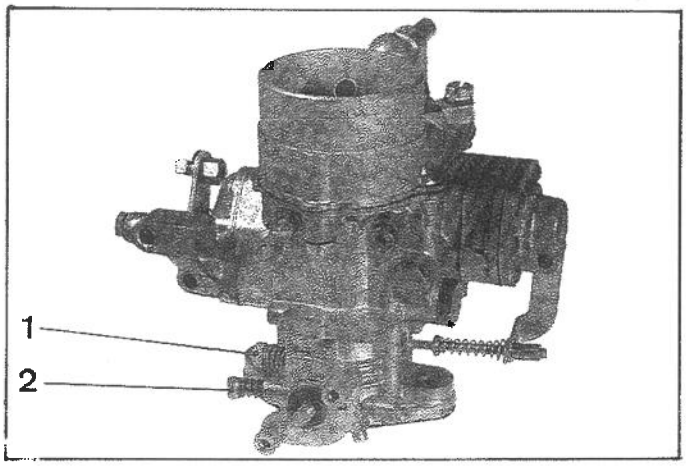
Si le bossage «a» vient en butée avant que le réglage du correcteur soit correct, il faut :
- Desserrer la vis d'arrêt située à l'intérieur du bossage «a».
- Tourner la bague (5) et la positionner pour obtenir une possibilité de réglage maxi dans les deux sens.
- Serrer la vis d'arrêt.

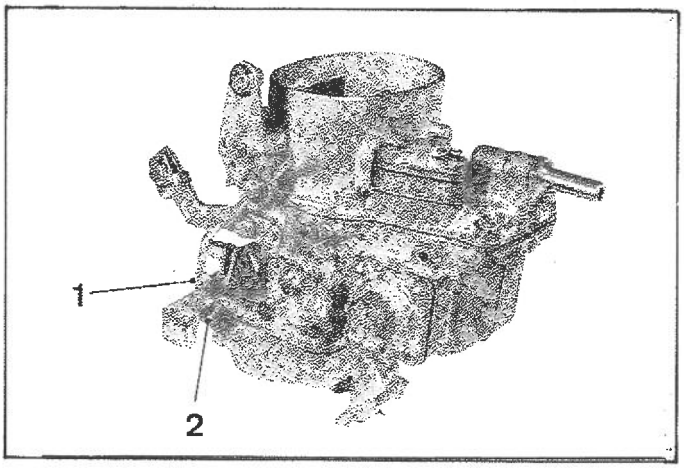
VEHICULES BVM

1237



2395





VII. REGLAGE DU RALENTI

NOTA :

Ce réglage doit être fait moteur chaud.

L'emploi d'un compte-tours est indispensable. Il doit être précis et de lecture facile de 0 à 1 500 tr/mn.

La lecture se trouve faussée pendant le temps de charge de la pompe : attendre la fin.
(Il est possible de mettre le véhicule en position *basse*).

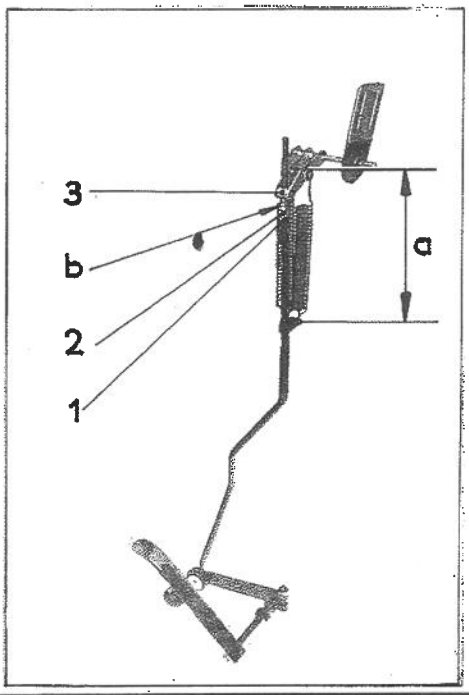
13. Agir sur la vis de butée de papillon (1) pour obtenir un régime de 550 tr/mn environ.

14. Pour ce réglage, rechercher à l'aide de la vis de richesse (2) le régime le plus rapide.

15. Desserrer ensuite lentement la vis de butée (1), puis ramener le régime moteur entre :

- 550 et 600 tr/mn *Véhicules* → *10/1968*
- 625 et 675 tr/mn *Véhicules* ← *10/1968*

VEHICULES T.T.



VIII. REGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCELERATEUR.

16. Vérifier la cote «a»; elle doit être : a = 135 mm
Dans le cas contraire, déplacer la plaquette d'accrochage des ressorts d'accélérateur pour obtenir :

a = 135 mm

17. a) Pédale d'accélérateur maintenue à fond, ouvrir les ou le papillon au maximum et contrôler la cote «b» entre les pièces (2) et (3).
Cette cote doit être : b = 1 à 4 mm

b) Dans le cas contraire agir sur l'écrou et le contre-écrou (1) de la tige de commande d'accélérateur pour obtenir la cote.

