

- 13 goujon de fixation
- 12 bouchon
- 11 joint
- 10 filtre
- 9 entretoise
- 8 disque gicleur
- 7 piston
- 6 vis
- 5 ressort
- 4 vis de réglage
- 3 joint
- 2 bouchon
- 1 corps

RÉGULATEUR DE DÉBIT

DISPOSITIFS DE RÉGULATION

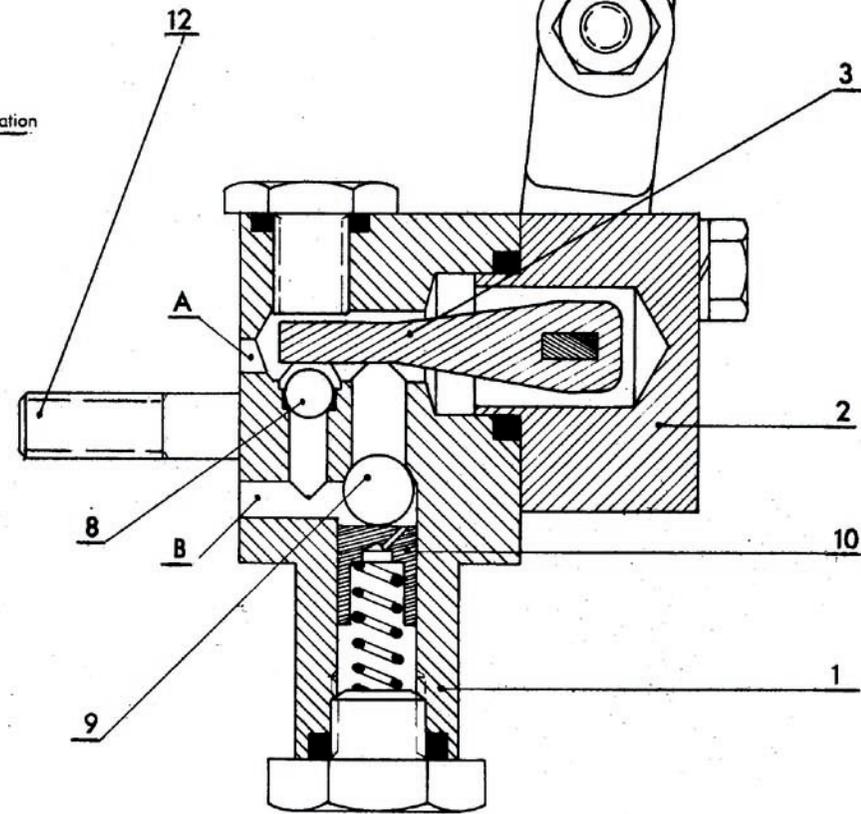
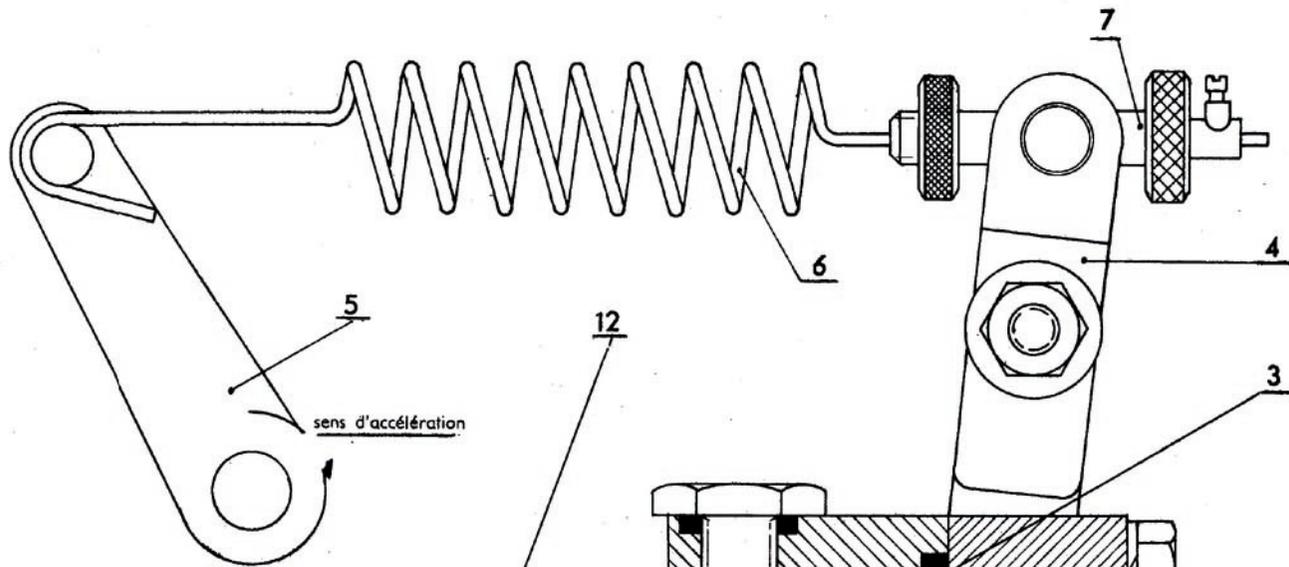
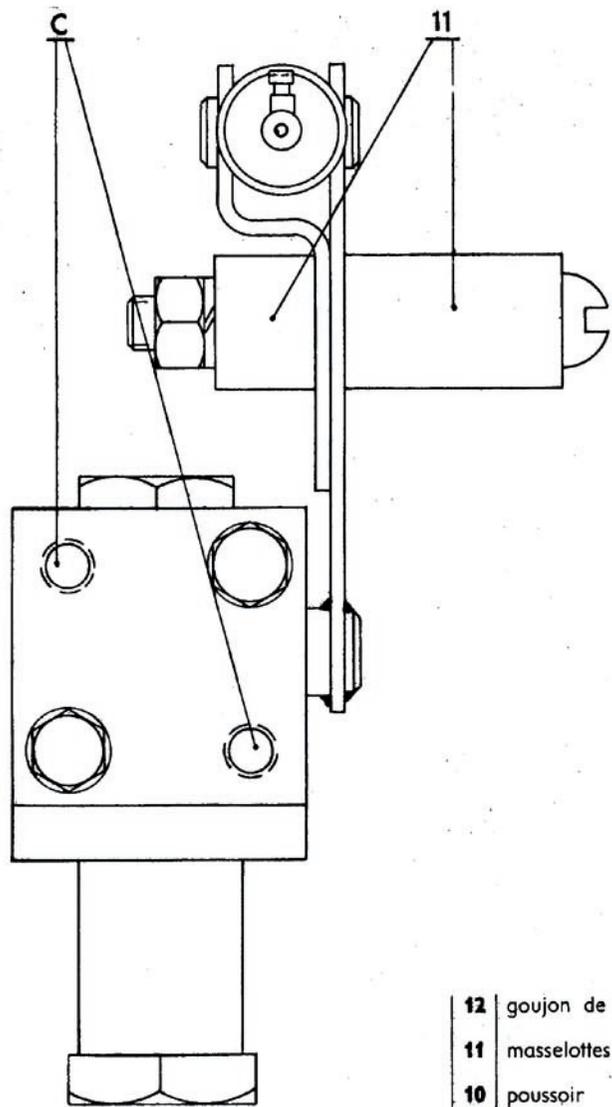
RÉGULATEUR DE DÉBIT (voir Pl. 34)

Pour permettre un fonctionnement correct du bloc hydraulique et en particulier obtenir un temps de synchronisation suffisant (remplissage des capacités), il est nécessaire d'avoir un débit sensiblement constant, quelles que soient les variations de pression et de température.

Un régulateur de débit placé au-dessus du bloc hydraulique fournit ce débit constant. Le liquide sous haute pression passe à travers des rondelles disposées en chicanes formant gicleur.

Ce gicleur placé dans un piston crée une perte de charge en fonction du débit, donc de la haute pression à l'entrée.

La perte de charge positionne le piston (en appui sur un ressort taré) qui obstrue, plus ou moins, l'orifice de sortie réglant ainsi le débit.



- 12 goujon de fixation du faisceau
- 11 masselottes
- 10 poussoir
- 9 clapet de débrayage
- 8 clapet d'embrayage
- 7 ensemble de réglage du ressort
- 6 ressort
- 5 commande d'accélérateur
- 4 levier de commande
- 3 barrette
- 2 support du levier
- 1 corps

- C trou de fixation sur carrosserie
- B vers cylindre de débrayage
- A vers bloc hydraulique

CORRECTEUR DE RÉEMBRAYAGE

CORRECTEUR DE RÉEMBRAYAGE (voir Pl. 35)

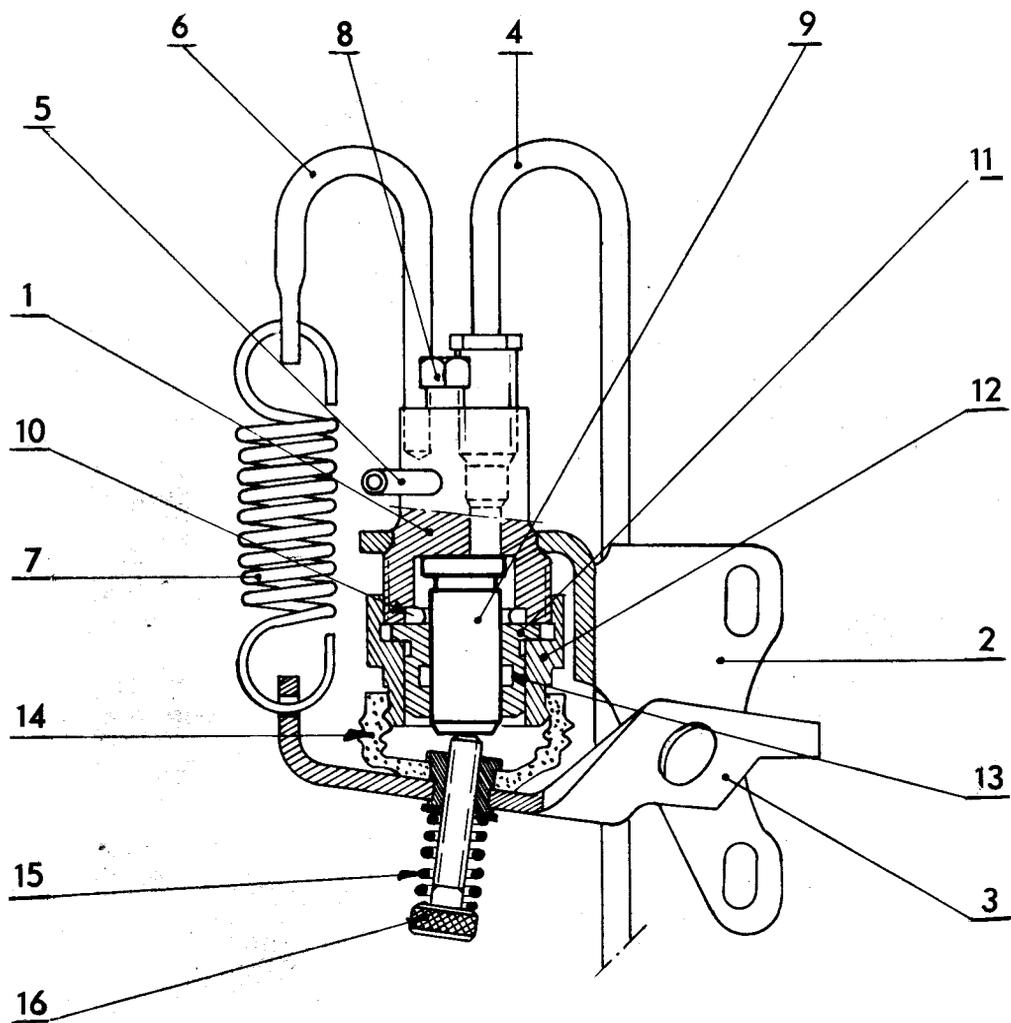
Placé entre le bloc hydraulique et le cylindre de débrayage, le correcteur de réembrayage donne un embrayage progressif et un débrayage rapide.

Débrayage. — Le liquide sous pression arrivant au cylindre de débrayage n'est pas freiné : débrayage rapide.

Embrayage-réembrayage. — Un levier commandé par la pédale d'accélérateur déterminera la rapidité de l'embrayage et du réembrayage par l'obstruction du passage du liquide (bille plus ou moins plaquée sur son siège).

Le réembrayage sera d'autant plus rapide que le conducteur désirera une accélération ou une vitesse plus importante : pédale d'accélérateur plus ou moins enfoncée.

Lorsqu'il n'y a pas d'action sur la pédale d'accélérateur, le liquide sous pression contenu dans le cylindre de débrayage passe par côté de la bille d'obstruction (empreintes faites sur le siège de la bille).



- | | |
|--|---|
| <p>16 vis de réglage</p> <p>15 ressort - frein de la vis</p> <p>14 pare-poussières</p> <p>13 joint</p> <p>12 bague filetée</p> <p>11 chemise</p> | <p>10 joint</p> <p>9 piston</p> <p>8 vis de purge du frein AV gauche</p> <p>7 ressort de rappel</p> <p>6 patte d'attache du ressort</p> <p>5 tube de purge (bloc de freinage AV G.)</p> <p>4 alimentation (canalisation)</p> <p>3 levier de butée</p> <p>2 support du correcteur</p> <p>1 corps</p> |
|--|---|

CORRECTEUR DE RALENTI (voir Pl. 36)

Au démarrage de la voiture, la vitesse moteur doit être suffisante pour obtenir l'embrayage ; 700 tr/mn environ « léchage » ; 1 200 tr/mn : embrayage total.

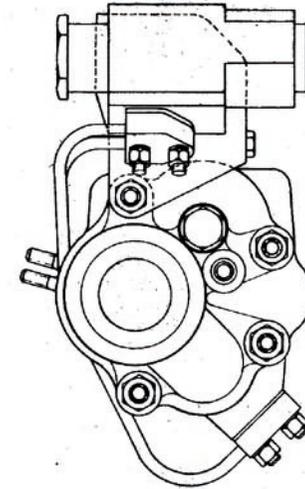
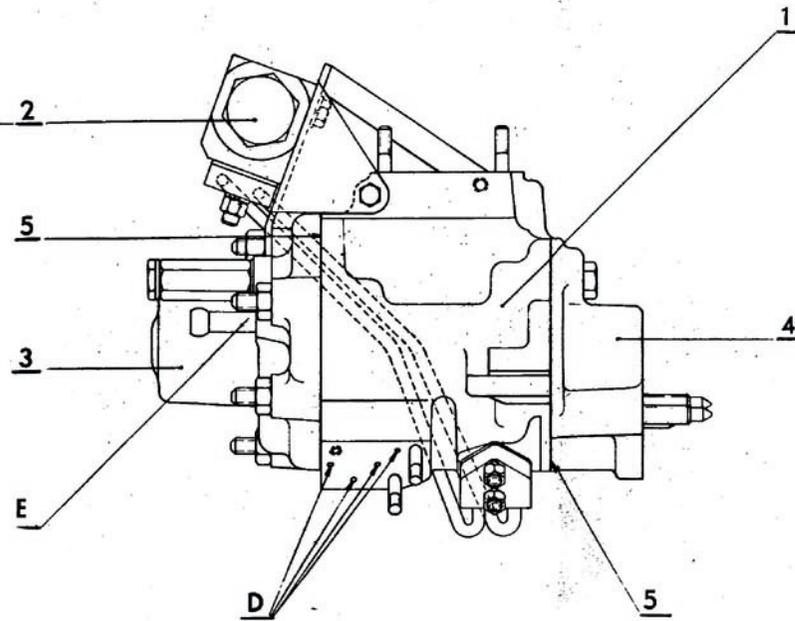
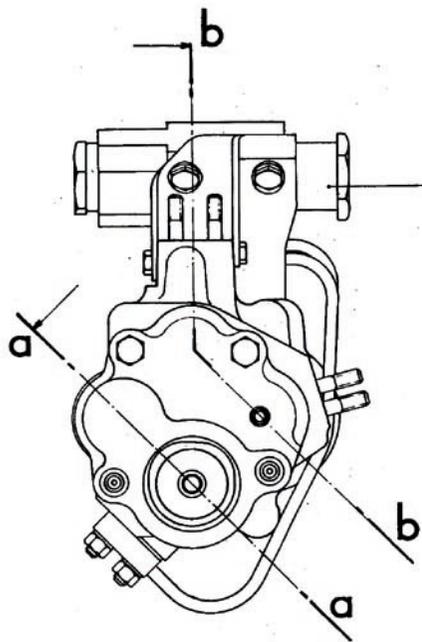
Le ralenti normal 550 tr/mn ne suffit pas à l'obtention de l'embrayage. Il faut augmenter ce ralenti ; le changement de régime est réalisé par le correcteur de ralenti branché sur le frein avant gauche.

Le ralenti accéléré est réglé à 925 tr/mn afin d'avoir un couple suffisant pour permettre l'immobilisation du véhicule sur pente moyenne.

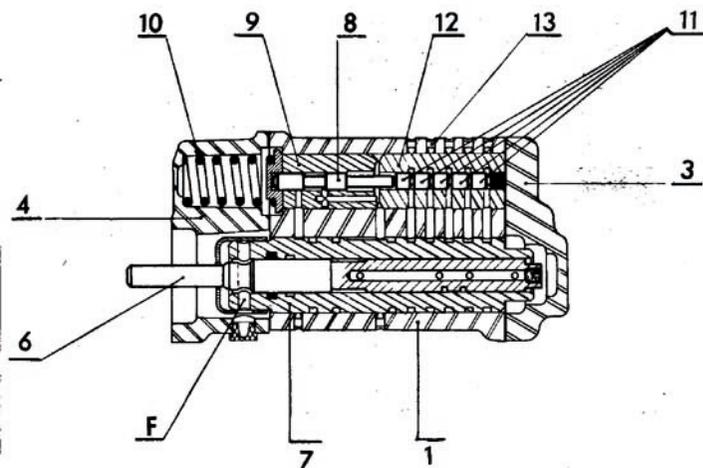
En appuyant sur la pédale de frein, le liquide sous pression agit sur un piston qui commande la fermeture plus ou moins incomplète du papillon des gaz du carburateur : le régime moteur prend une valeur entre 925 tr/mn et 550 tr/mn (patinage de l'embrayage et immobilisation du véhicule).

En relâchant le freinage, le piston ouvre le papillon et le régime moteur reprend sa valeur.

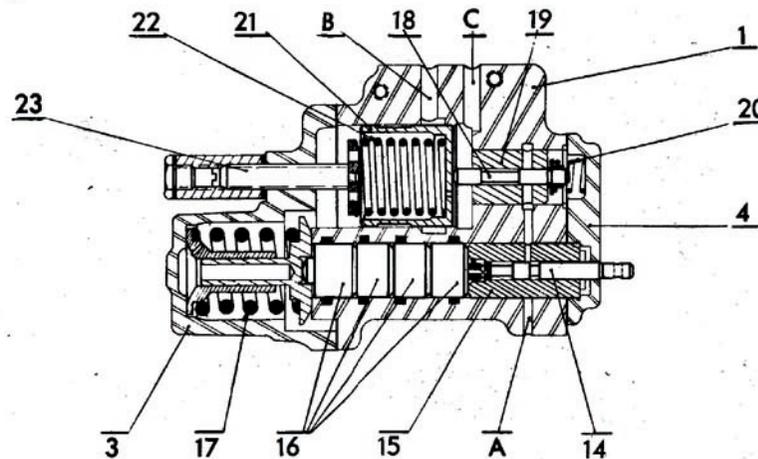
Ce correcteur sert également à éviter le débrayage vitesse passée, pédale d'accélérateur relâchée.



coupe a

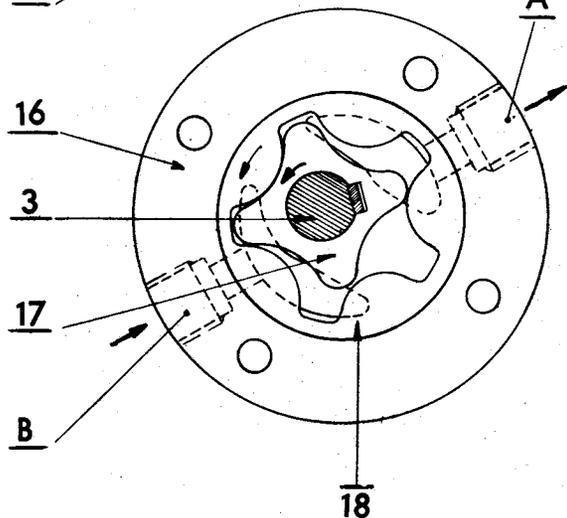
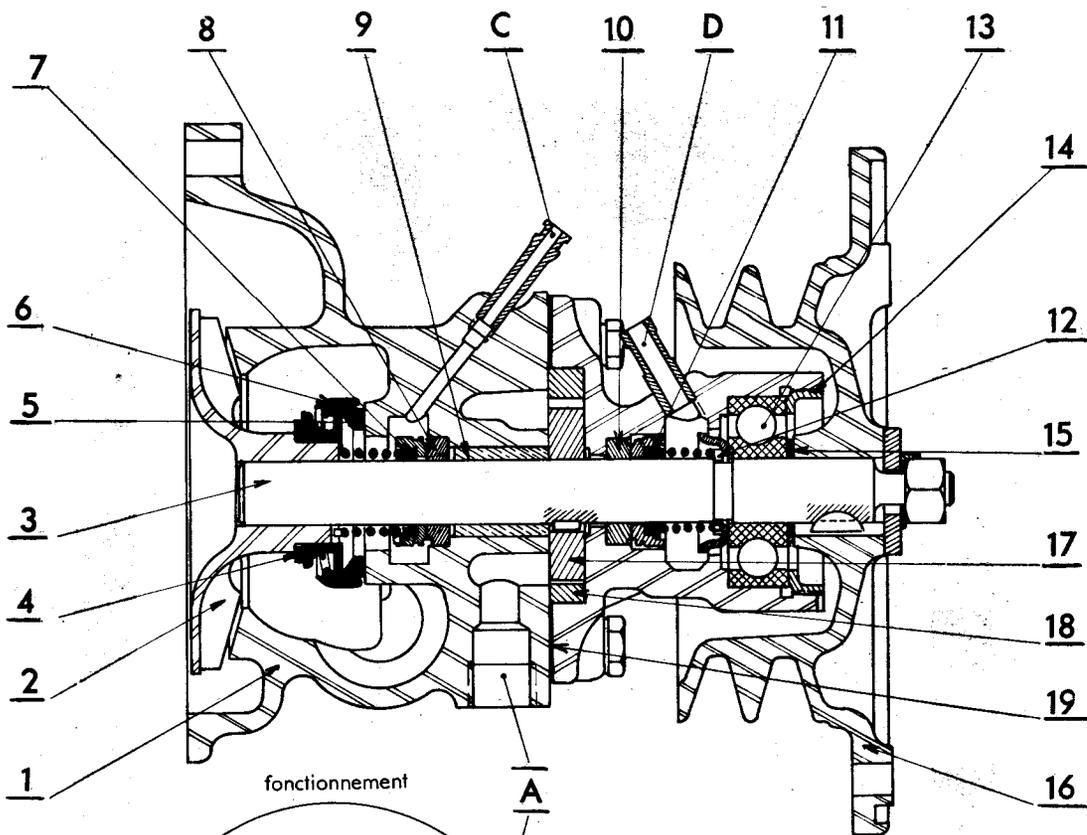


coupe b



- F posit^l tiroir sélecteur aspiration pompe B.P.
- E aspiration pompe B.P.
- D départ couvercle B.V.
- C refoul.^t pompe B.P.
- B retour au réservoir
- A arrivée haute pression

- 23 vis réglage point embray.
- 22 ressort (du rep. 21)
- 21 piston c^de auto. embray.
- 20 ressort (du rep. 18)
- 19 chemise (du rep. 18)
- 18 liroir embray. automat.
- 17 ressort (des capacités)
- 16 capacité de synchronisation
- 15 chemise (du rep. 14)
- 14 tiroir c^de à main embrayage
- 13 bouchon (trou de perçage)
- 12 chemise des osselets
- 11 osselet
- 10 ressort (du rep. 8)
- 9 chemise (du rep. 8)
- 8 tiroir c^de auto. chang^t vitesse
- 7 chemise de sélecteur
- 6 tiroir de sélecteur
- 5 joint
- 4 couvercle côté sélecteur
- 3 couvercle côté capacités
- 2 régulateur de débit
- 1 corps



- 19 joint papier
- 18 roue excentrée (5 dents)
- 17 pignon (4 dents)
- 16 poulie
- 15 rondelle de réglage
- 14 écrou de blocage
- 13 roulement à billes
- 12 demi-segment
- 11 joint torique
- 10 rondelle de frottement
- 9 bague-palier
- 8 rondelle de frottement
- 7 joint torique
- 6 carter de joint cyclam
- 5 rondelle graphitée
- 4 rondelle de butée
- 3 arbre de pompe
- 2 turbine
- 1 corps

D retour de fuite
 C retour de fuite
 B aspiration
 A refoulement

POMPE BASSE PRESSION

pompe à eau