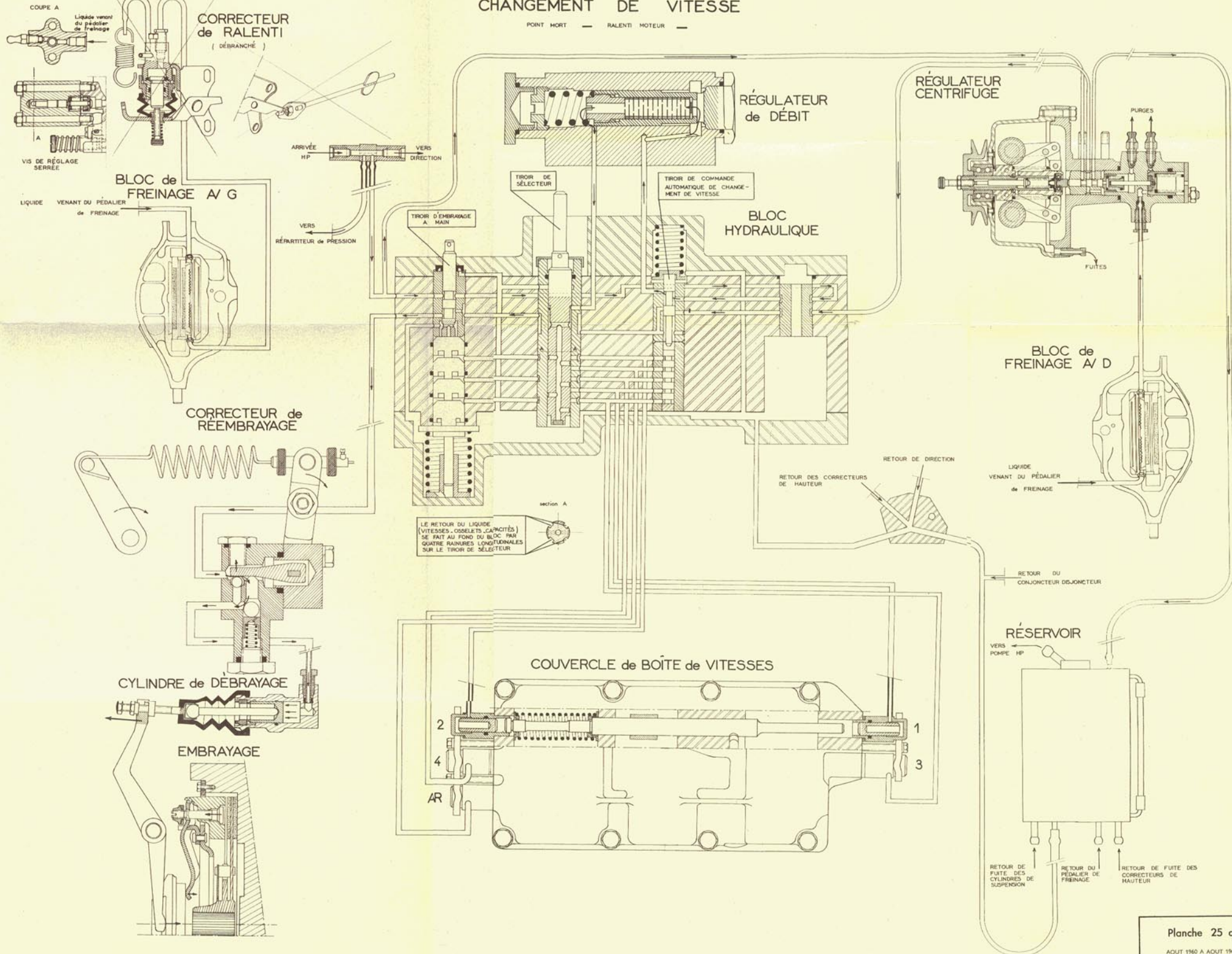
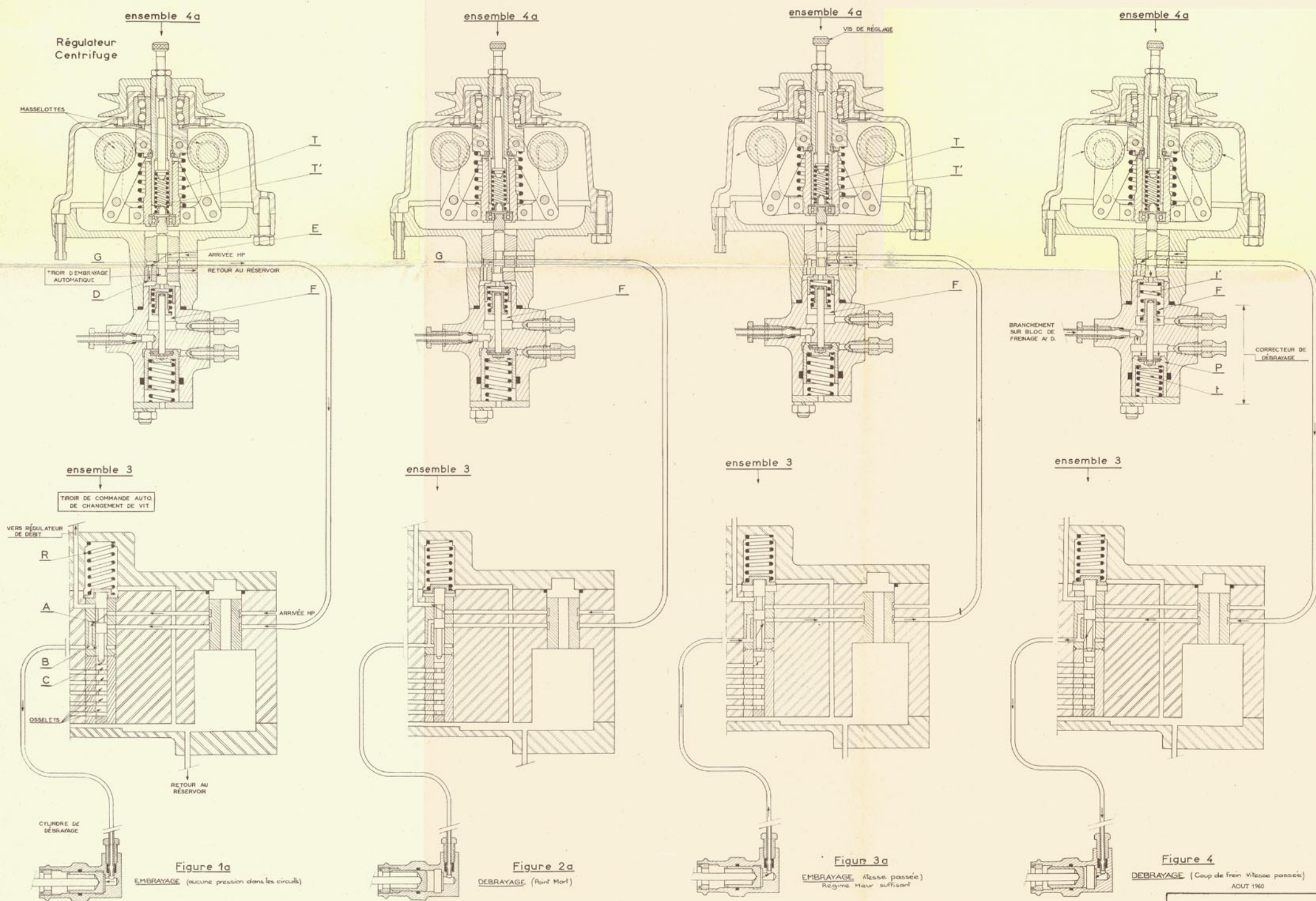


CHANGEMENT DE VITESSE

POINT MORT — RALENTI — MOTEUR —





SERVO-HYDRAULIQUE

Ensemble 3 : aucun changement.

Ensemble 4 a : (remplace ensemble 4). Voir Pl. 28 a.

Régulateur Centrifuge (R.C.).

Tiroir d'embrayage automatique — Masselottes.

Le tiroir est commandé :

— par la haute pression : positionnement du tiroir (fig. 1 a).

Le liquide sous pression passe par le conduit (E.D.) (passage par côté de la coupelle) et vient agir sur la section du tiroir ; un ensemble de ressorts tarés (TT') — partie mécanique du R.C. — permet d'obtenir la fermeture de l'admission haute pression en (G) quand la pression dans la chambre (F) est légèrement supérieure à P_1 (voir page 29, paragraphe Mécanisme d'embrayage) ;

— par l'écartement des masselottes du R.C. soumises à l'action de la force centrifuge (fig. 3 a). Déplacement du tiroir.

Commande automatique d'embrayage. (Remplace ce même paragraphe page 33.)

Les masselottes s'écartant sous l'effet de la force centrifuge compriment les ressorts (TT') ; le tiroir de commande automatique d'embrayage est alors libéré : liaison directe de la chambre hydraulique du R.C. avec le réservoir.

Régulateur centrifuge. (Remplace paragraphe **pompe basse pression**, page 35.) Voir Pl. 40.

Ensemble en deux parties : l'une hydraulique, l'autre mécanique.

La partie mécanique comprenant masselottes et ressorts est entraînée sensiblement à la même vitesse que le moteur. L'écartement des masselottes est donc fonction de cette vitesse.

Partie hydraulique (voir paragraphe **Ensemble 4 a**).

Réglage du point d'embrayage (fig. 3 a).

Le moteur tournant à 750 tr/mn environ, on règle la compression du ressort T' par sa vis de réglage de façon que la pression dans la chambre (F) (donc dans le cylindre de débrayage) (Mise en communication faite par le tiroir de commande automatique de changement de vitesse) soit égale à P_1 (voir page 29, paragraphe **cylindre de débrayage**).

La flexibilité de l'ensemble des ressorts (TT') est telle que l'embrayage total est réalisé à 1 200 tr/mn.

Coup de frein vitesse passée.

Exemple 4^e vitesse voir (Pl. 33 + 28 a, fig. 4, pour partie embrayage).

Lors d'un freinage - **avec arrêt presque complet et complet du véhicule** - il faut obtenir le débrayage vitesse passée.

Le tiroir de commande automatique de changement de vitesse étant maintenu dans sa position haute, ce n'est pas lui qui réalise dans ce cas le débrayage. La vitesse moteur diminuant, et par suite l'écartement des masselottes du R. C., le tiroir d'embrayage automatique est sollicité, il coupe alors la liaison cylindre de débrayage-réservoir, d'où retour à la pression P_1 : DÉBRAYAGE (en réalité ce sera P'_1 , voir paragraphe suivant).

Correcteur de débrayage. (Obtention de $P'_1 > P_1$ - voir Pl. 28 a, fig. 4.)

— Améliore le désaccouplement.

Le correcteur de débrayage (placé à l'extrémité de la partie hydraulique du R.C.) est branché sur le bloc de freinage AV droit.

Au coup de frein (frein principal), le liquide sous pression agit sur la section du piston (P) qui comprime le ressort (t), en conséquence le ressort (t') se détend et son tarage diminue.

Pour compenser cette perte et afin d'obtenir le même état d'équilibre du tiroir d'embrayage automatique, la pression dans la chambre (F) devient supérieure à P_1 , c'est-à-dire P'_1 .

Nota : Si $P_1 = 30 \text{ kg/cm}^2$
 $P'_1 = 40 \text{ kg/cm}^2$

la différence entre P_1 et P'_1 est toujours d'environ 10 kg/cm^2 (même lors d'un léger coup de frein).

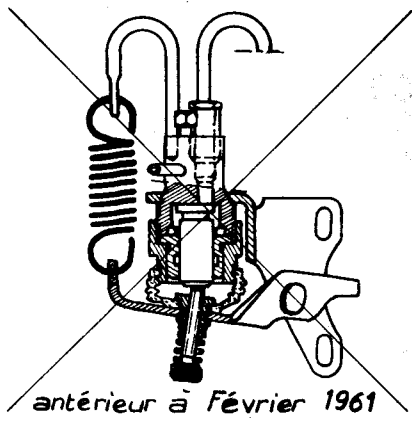
RELATIONS EXISTANT ENTRE LE RÉGIME MOTEUR ET LA FONCTION EMBRAYAGE (démarrage)

(COMPLÉMENT D'INFORMATION : EXEMPLE CONCRET)

RÉGIME MOTEUR		CYLINDRE de Débrayage Pression en kg/cm ²	EMBRAYAGE position obtenue	Bloc hydraulique Position du sélecteur de vitesse	OBSERVATIONS
en tr/mn	Appellation				
	Indifférent ou moteur arrêté	60 à 65	Débrayage	Point mort	Véhicule à l'arrêt.
≈ 550	Ralenti moteur normal	≈ 30	Débrayage	Vitesse passée indifférente	Pied sur le frein principal; par exemple, véhicule prêt à démarrer.
≈ 725	Régime de « Léchage »	≈ 23	« Léchage » les disques viennent en contact	1 ^{re} (par exemple)	Freinage relâché. Le véhicule commence à avancer.
≈ 925	Ralenti accélééré	≈ 10	« Léchage » plus important que ci-dessus	1 ^{re} (par exemple)	Poursuite de l'avance du véhicule (Transmission d'un couple un peu plus important que ci-dessus).
≈ 1 200		○	EMBRAYAGE TOTAL	1 ^{re} (par exemple)	Pied sur l'accélérateur. Obtention du couple maximum.

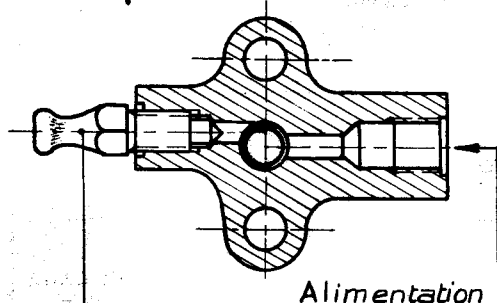
Nota : Les pressions ne sont pas valables pour toutes les DS mais s'en approchent.

— le passage de 550 tr/mn à 925 tr/mn se fait automatiquement en relâchant le pied du frein principal grâce au correcteur de ralenti.

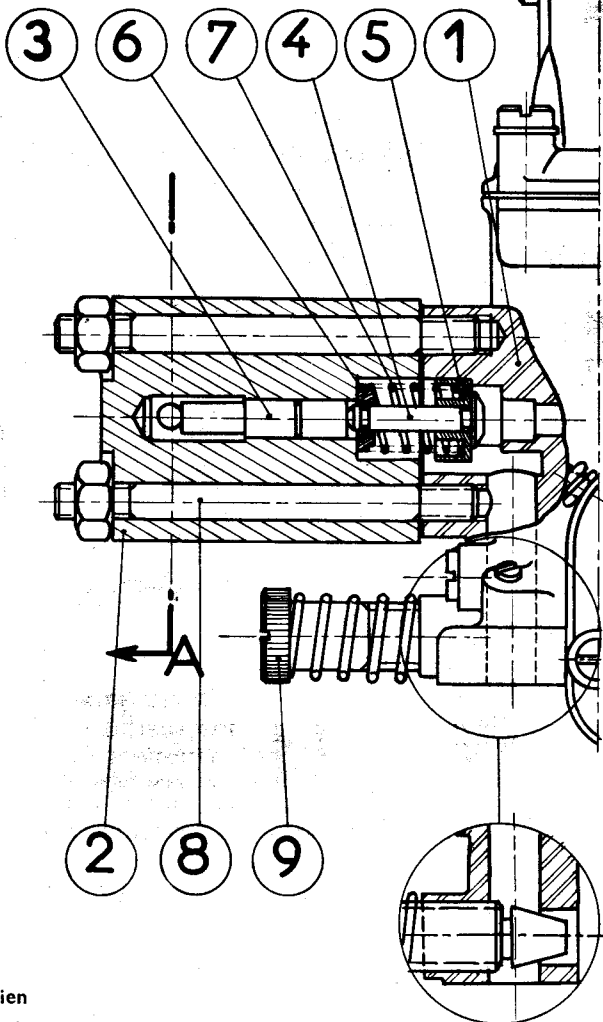


antérieur à Février 1961

coupe A



Alimentation

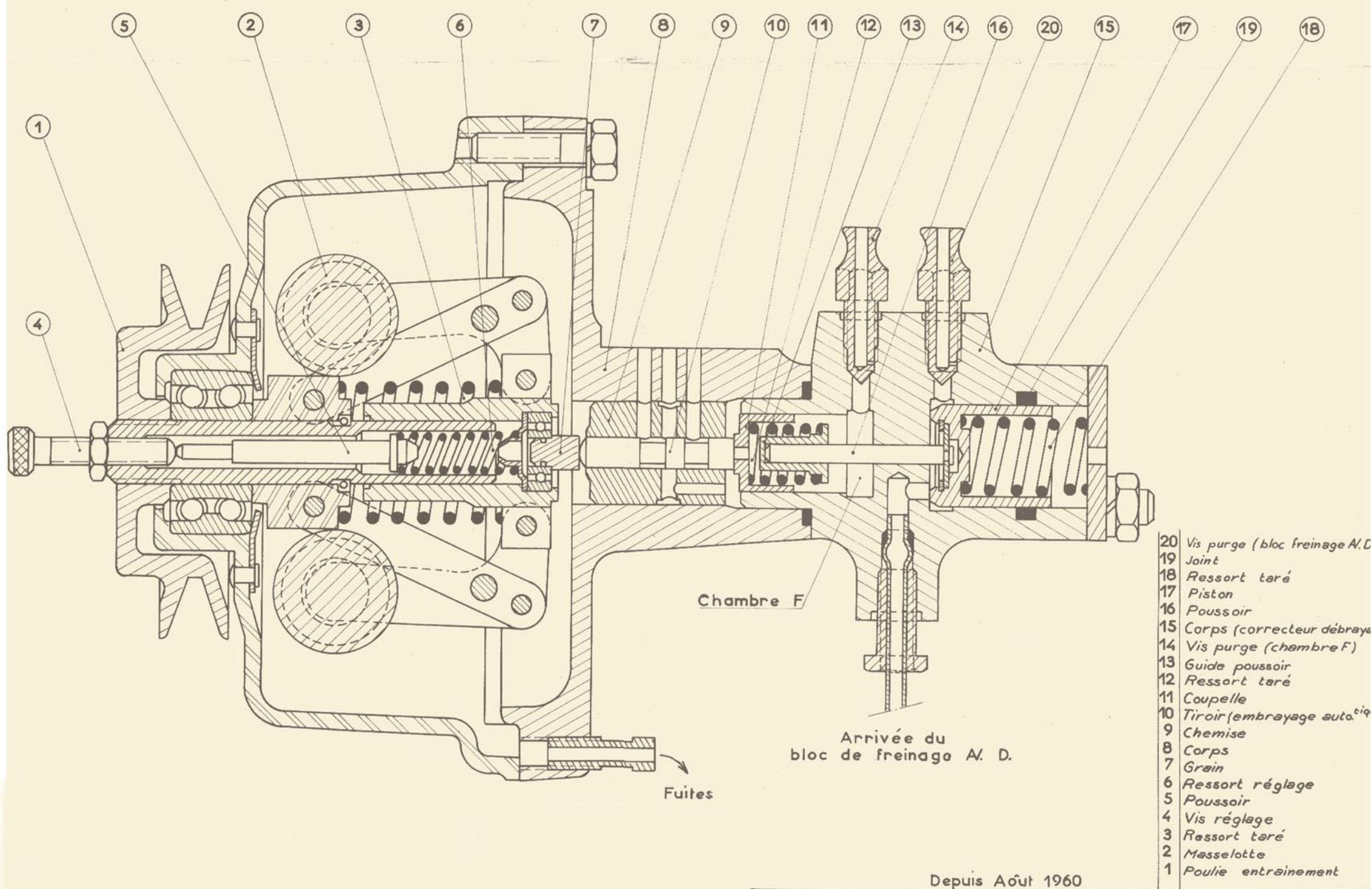


Nota. — Ce correcteur n'agit plus comme l'ancien correcteur sur une ouverture plus ou moins importante du papillon des gaz mais sur un gicleur additionnel qui peut être mis en service ou supprimé.

10	Vis de purge du frein AV	6	Coupelle
9	Vis de réglage du ralenti accéléré	5	Coupelle
8	2 goujons	4	Clapet
7	Ressort de rappel	3	Piston
		2	Corps du correcteur de ralenti
		1	Carburateur

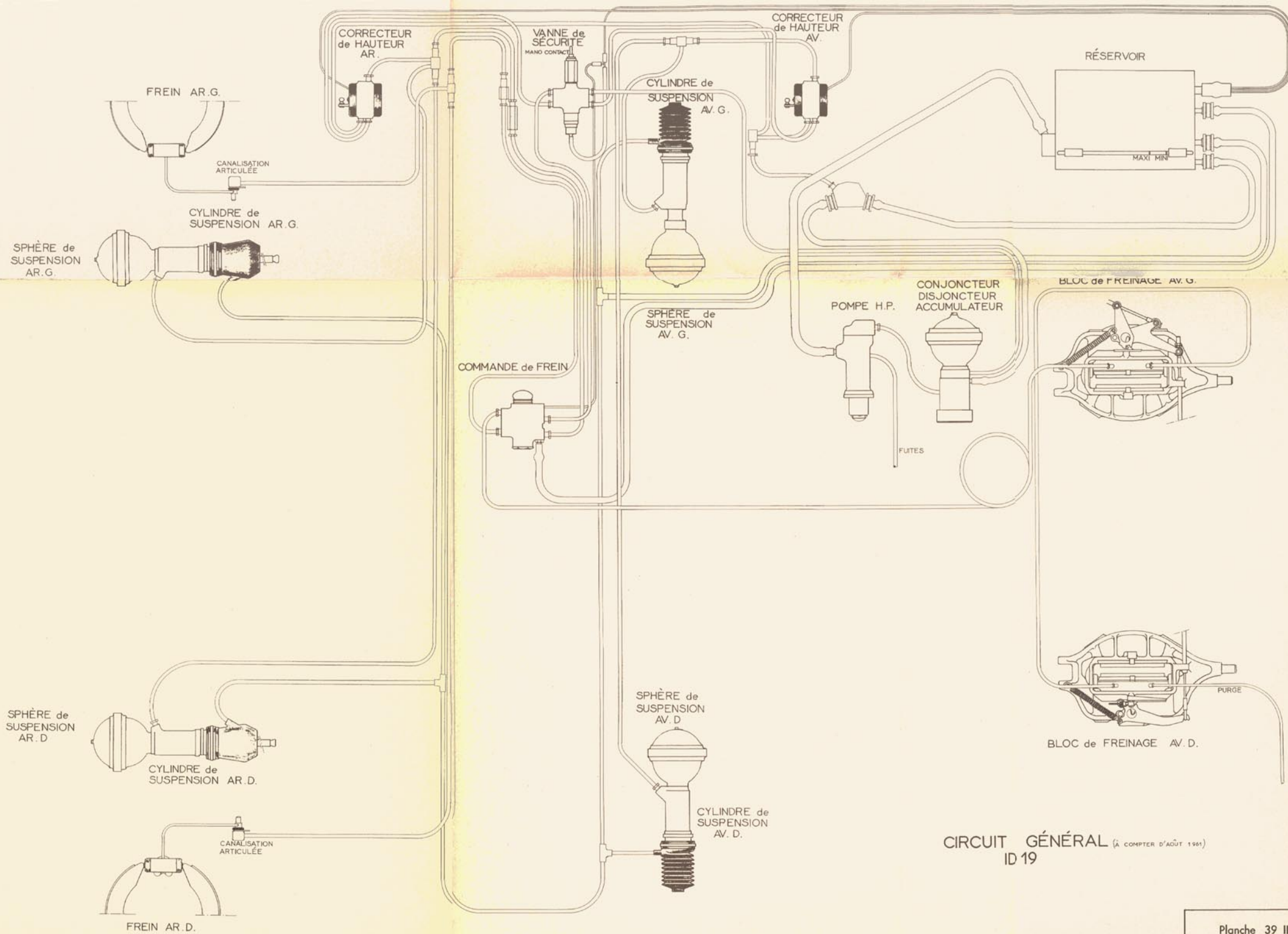
CORRECTEUR DE RALENTI

Depuis Février 1961

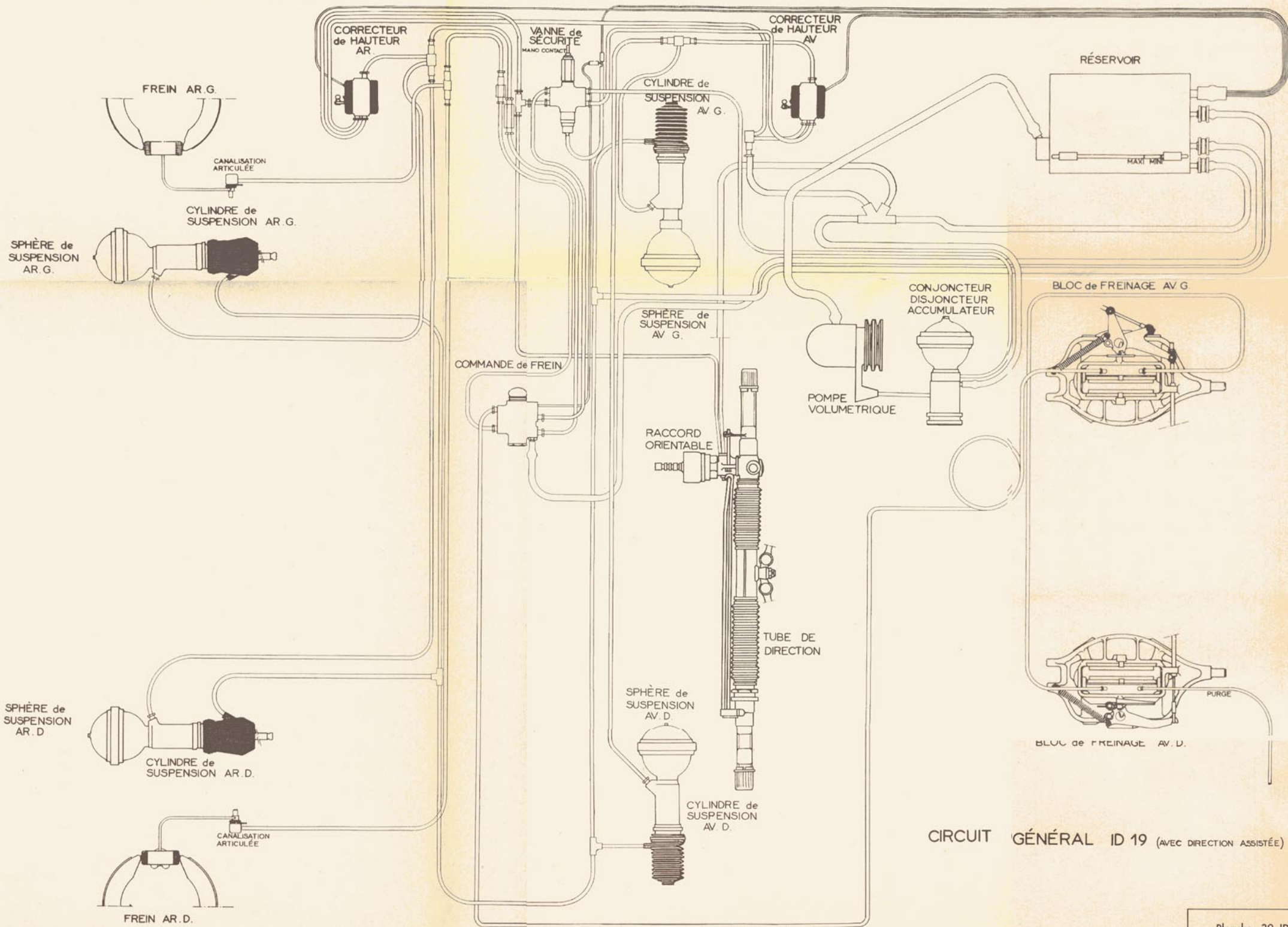


Depuis Août 1960

RÉGULATEUR CENTRIFUGE

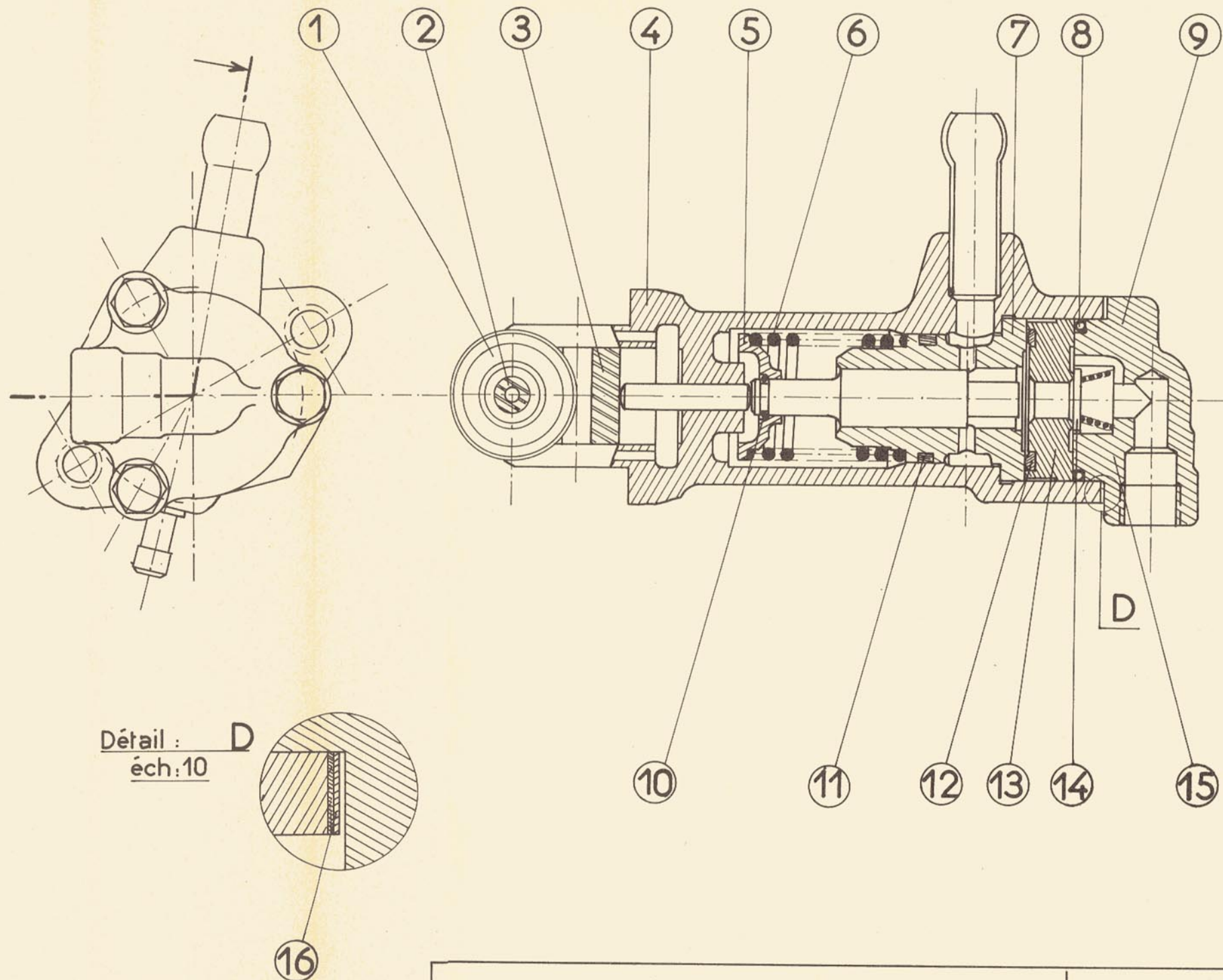


CIRCUIT GÉNÉRAL (À COMPTER D'AÛT 1961)
ID 19



CIRCUIT GÉNÉRAL ID 19 (AVEC DIRECTION ASSISTÉE)

- 1 Galet
- 2 Axe
- 3 Pousoir
- 4 Corps
- 5 Cuvette
- 6 Ressort
- 7 Chemise
- 8 Joint
- 9 Bouchon
- 10 Jonc
- 11 Joint
- 12 Joint
- 13 Siège
- 14 Clapet
- 15 Ressort
- 16 Cale



POMPE H. P. monocylindre ID 19