

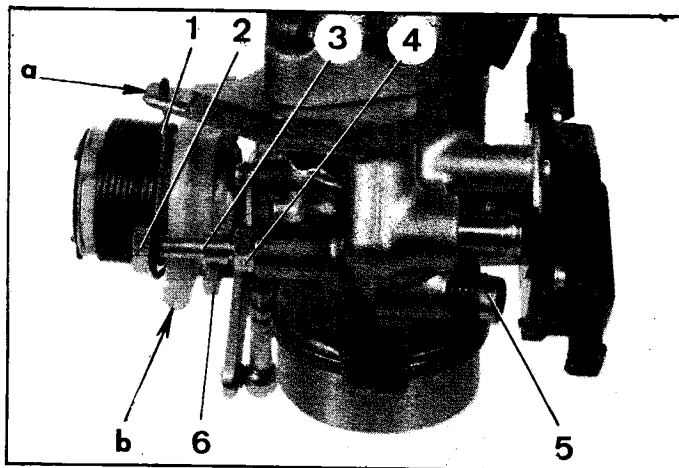
VEHICULES BVH

REGLAGES DE BASE

REMARQUE : Il est impératif de procéder dans l'ordre indiqué.

7046

I. REGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCELERATEUR ET DU PAPILLON D'ADMISSION D'AIR.



1. Régler la fermeture du papillon :

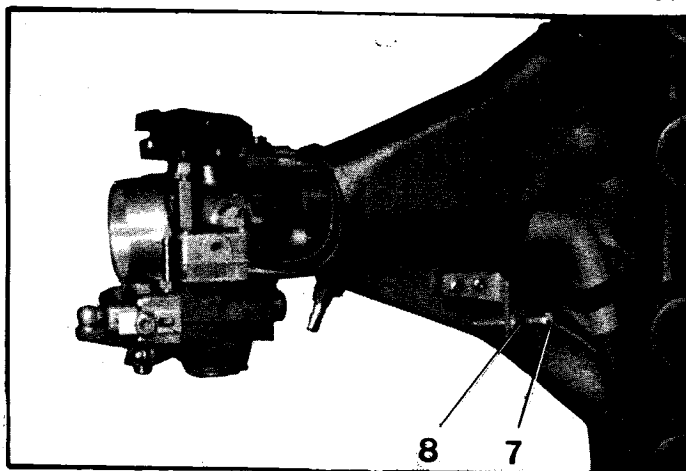
a) Désaccoupler le ressort (1), du boîtier de papillon en «a» et désaccoupler le câble d'accélérateur, de la commande de papillon, en «b». Maintenir le câble, pour éviter qu'il échappe de sa roulette de guidage (9).

b) Agir sur la vis (2) pour que, la commande (6) étant en butée sur l'excentrique (3), le papillon soit à la limite du coincement dans le conduit du boîtier.

c) Desserrer légèrement la vis (2) et bloquer le contre-écrou (4).

d) Accoupler le câble d'accélérateur, à la commande (6) en «b» et accoupler le ressort (1) au boîtier de papillon, en «a».

5863



2. Régler la commande d'accélérateur :

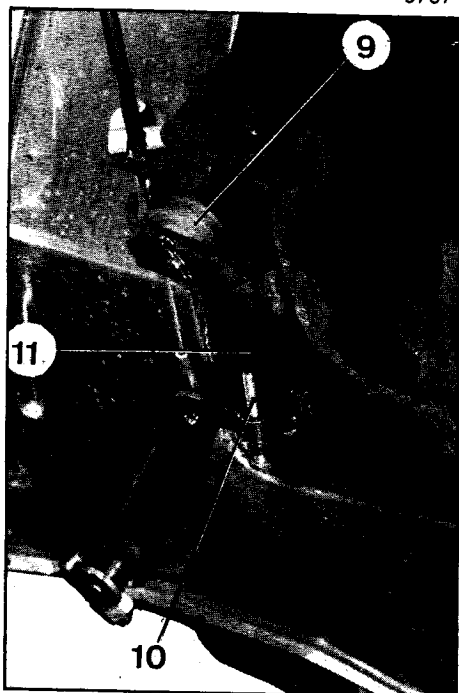
a) S'assurer que le papillon ouvre et ferme correctement.

Sinon, débloquent le contre-écrou (8) et agir sur la vis (7) d'arrêt de gaine.

b) Le papillon étant fermé, le jeu, doit être de 1 mm, entre la vis (10) et la butée (11).

3. Régler le contacteur sur axe de papillon

5767



II. REGLAGE DE LA GARANTIE DE DEBRAYAGE.

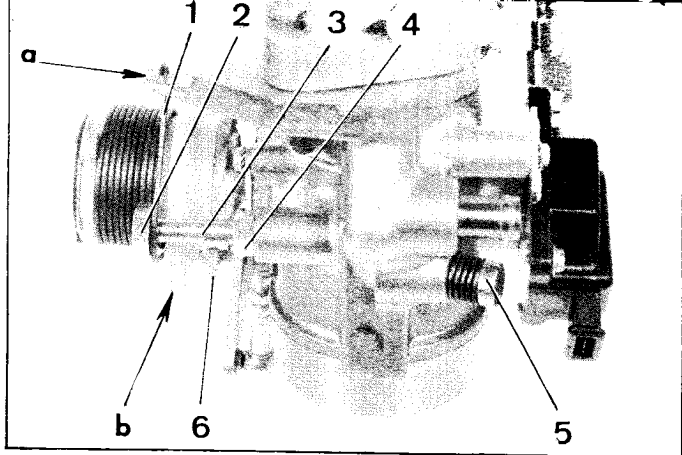
4. Pré-réglage :

IMPORTANT : Le moteur doit être chaud. Un réglage fait à froid serait incorrect à chaud.

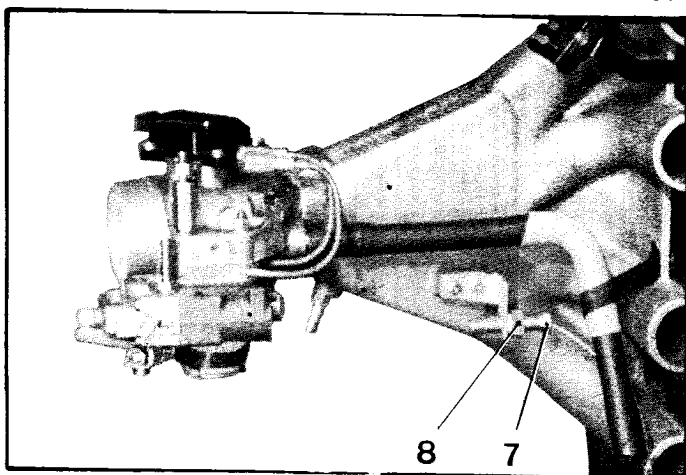
- Faire tourner le moteur au ralenti.
- Mettre en place l'outil MR. 630-55/6 (à défaut, utiliser la rallonge de manivelle)
- Desserrer la vis de réglage de la fourchette d'embrayage par fractions de tour, jusqu'au moment où la rallonge est légèrement entraînée, mais peut être immobilisée à la main.

5. Réglage :

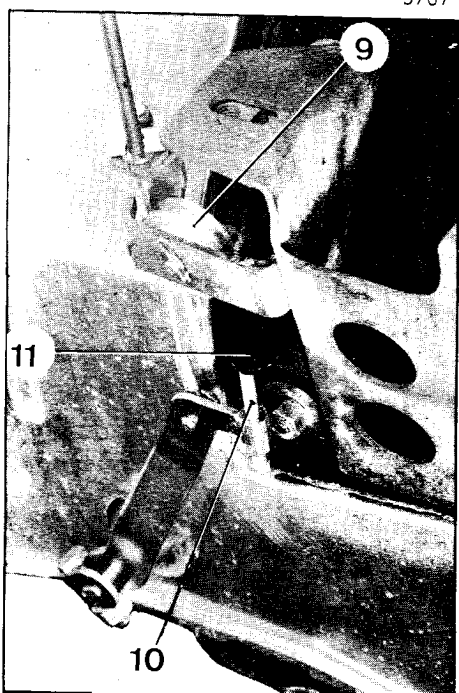
- Serrer la vis de réglage de la fourchette d'embrayage de 1 tour 1/4.



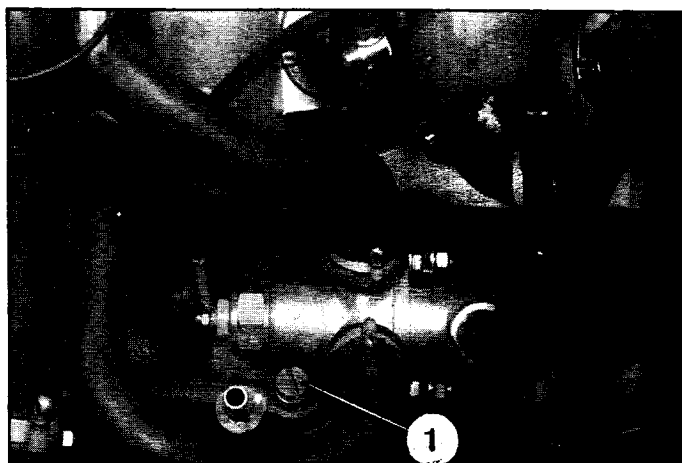
5863



5767



III. CONTROLE DE LA GARANTIE D'EMBRAYAGE.



7215

6. S'assurer que le ressort de rappel de la fourchette est en bon état et correctement monté.
- Faire chuter la pression dans le cylindre de débrayage, 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 serait trop importante.

IV. REGLAGE DU RALENTI.

IMPORTANT : Ce réglage doit être fait moteur chaud.

7. Visser à fond, sans serrer, la vis (1) de réglage du ralenti accéléré.

- ♦ 8. Pendant l'opération de réglage du ralenti normal, supprimer l'alimentation de la commande d'air additionnel en obturant l'orifice (3) sur le boîtier porte-papillon après avoir dégagé le conduit souple.

- ♦ 9. Agir sur la vis (2) pour obtenir un régime de 750 ± 25 tr/mn.

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

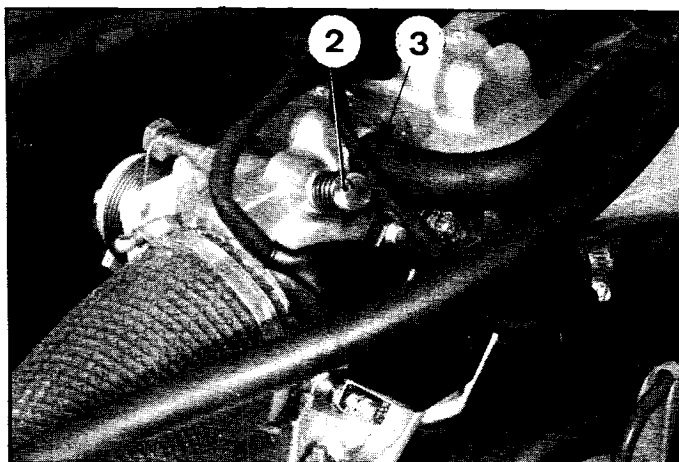
REMARQUE : L'emploi d'un compte-tours d'atelier dont l'étalonnage est vérifié périodiquement (au moins une fois par an) est indispensable.

Ne pas utiliser le tachymètre du tableau de bord.

NOTA : Sur les véhicules sortis depuis le 1^{er} Mars 1971, le circuit d'air de ralenti est modifié.

Véhicules sortis avant cette date : en cas d'encrassement de la vis de réglage (2) (ralenti instable) il est possible de modifier ces véhicules: voir l'opération D.IE 142-6 du Manuel 583-3.

Véhicules → 3/1971

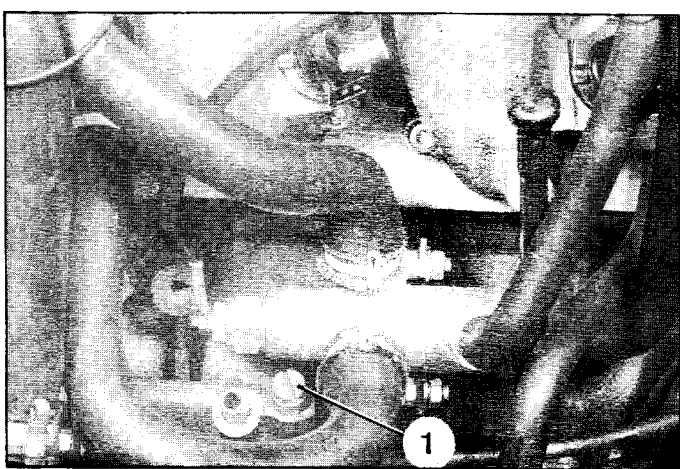


7124

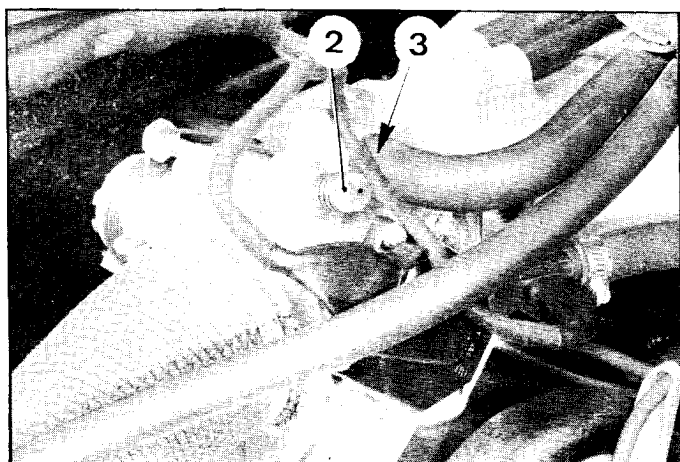
Véhicules → 3/1971



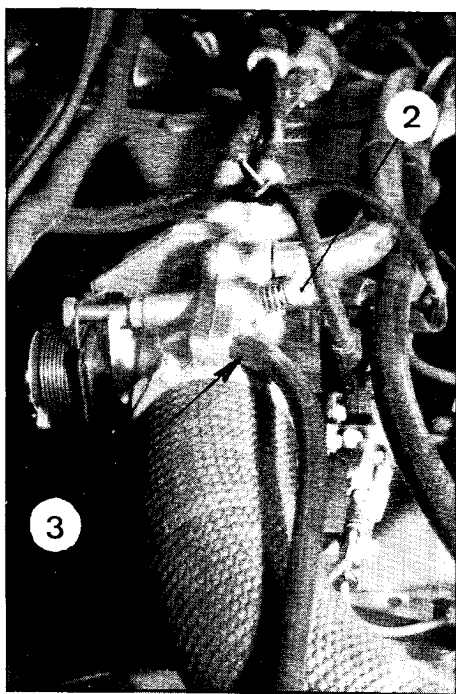
9826

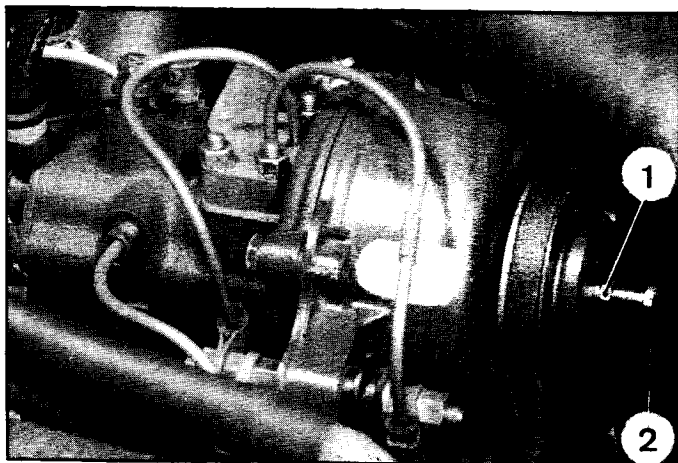


Véhicules → 3/1971



Véhicules → 3/1971

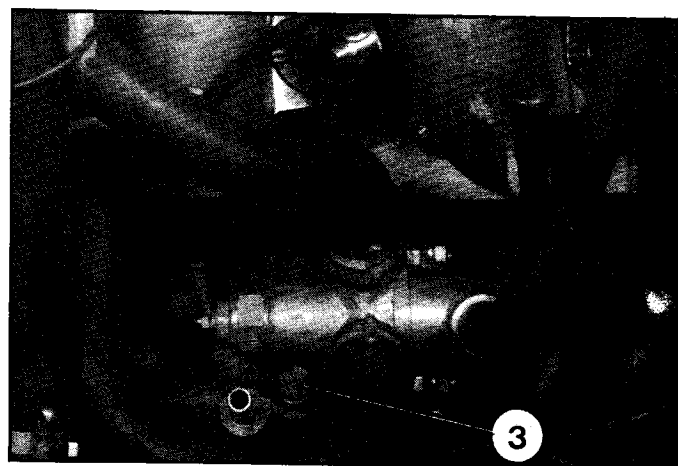




V. REGLAGE DE LA VITESSE DE DEMARRAGE.

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

- ♦ 10. Mettre le moteur en marche, passer la 1^{ère} vitesse et accélérer très lentement. Le début du démarrage du véhicule doit se faire à 850 ± 25 tr/mn.
- ♦ 11. 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 825 tr/mn, serrer la vis. La desserrer si l'embrayage se fait à un régime supérieur à 875 tr/mn. Bloquer le contre-écrou (1).



VI. REGLAGE DU RALENTI ACCELERE.

IMPORTANT : Ce réglage doit être fait moteur chaud.

- ♦ 12. Le moteur tournant au ralenti, desserrer la vis de réglage (3) du ralenti accéléré jusqu'à obtenir un régime de 925 ± 25 tr/mn. S'assurer que pendant la lecture sur le compte-tours, la pompe HP ne charge pas.

VII. REGLAGE DU CORRECTEUR DE REEMBRAYAGE.

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

- ♦ 13. Si le temps de réembrayage est trop court, desserrer la vis (5) (sens inverse des aiguilles d'une montre). Si le temps est trop long, serrer la vis (5).

Faire passer un long tournevis par le trou « a » prévu dans la tubulure.

Si la goupille (4) vient en butée avant que le réglage du correcteur soit correct, il faut :

- Desserrer la vis d'arrêt de la bague (6).
- Tourner la bague (6) et la positionner pour obtenir une possibilité de réglage maxi dans les deux sens.
- Serrer la vis d'arrêt.

