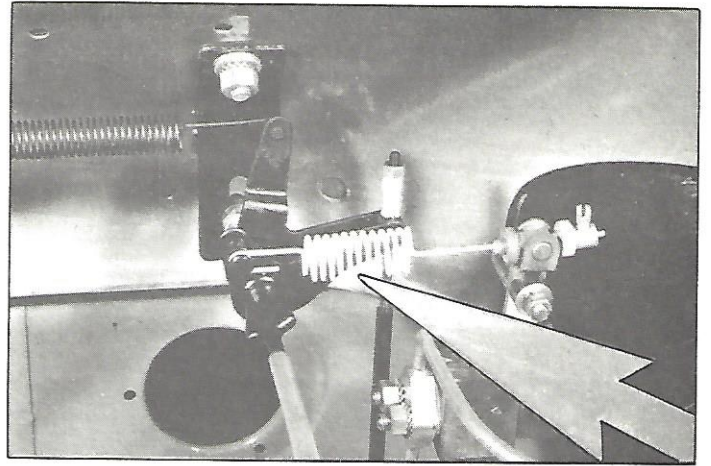


5° REGLAGE DU CORRECTEUR DE REEMBAYAGE.

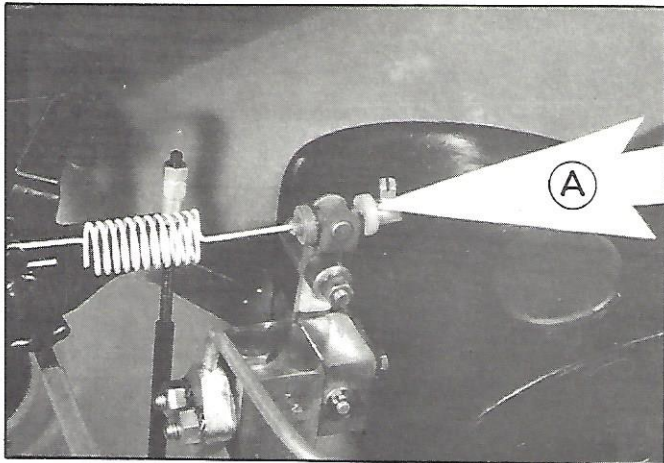
Ce réglage doit être fait au cours d'un essai sur route. Avant cet essai, il faut cependant vérifier les points suivants :

Sur DS 19 : le pré-réglage du ressort de correcteur.

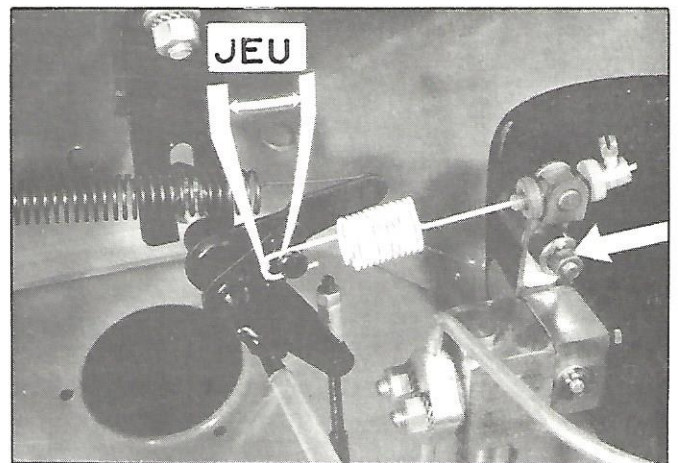
Contrôlez tout d'abord que le ressort n'est pas déformé et qu'il agit bien perpendiculairement à la commande d'accélérateur.



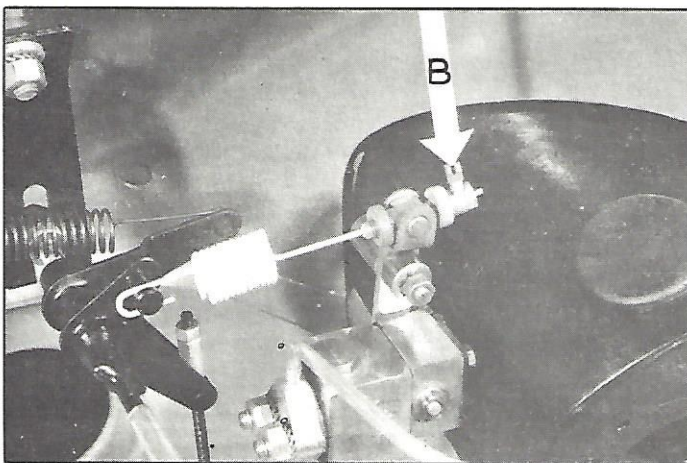
Placer la vis de réglage (flèche A) en position moyenne.



Moteur arrêté, commande d'accélérateur appuyée à fond et levier de correcteur en butée vers le moteur (sens flèche blanche), vérifiez qu'il existe un léger jeu entre la boucle du ressort et son têtou d'accrochage.

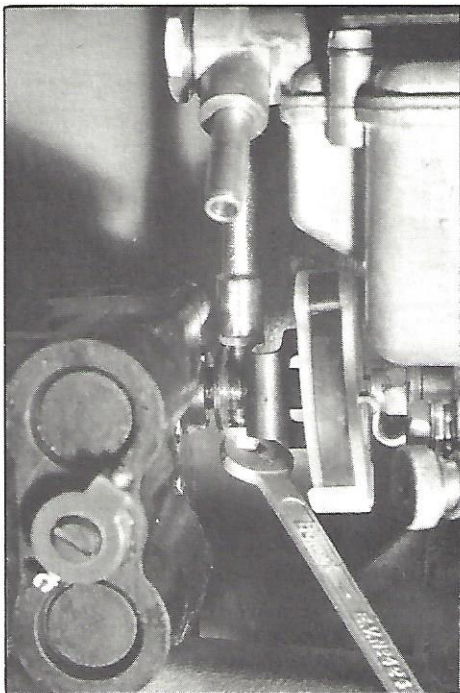


Si besoin est, donner ce jeu au moyen de la vis de fixation du ressort (flèche B), sans toucher à la vis de réglage.

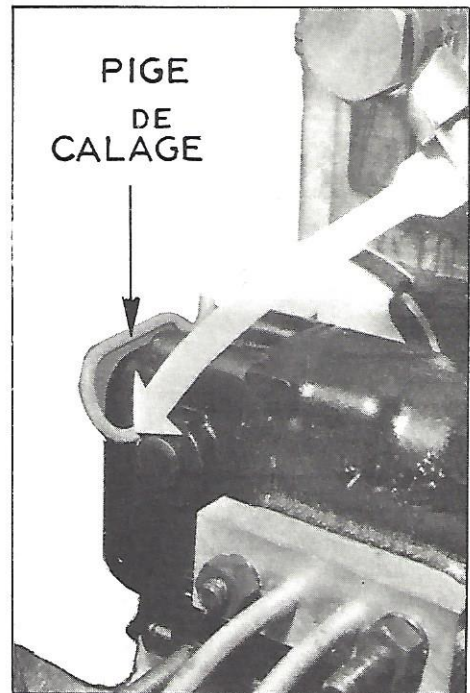


Sur DS 21 et DS 19 A : Vérifiez le calage du correcteur.

Commande d'accélérateur en position «ralenti», vous devez pouvoir engager à fond la pigne dans le trou de calage du correcteur.

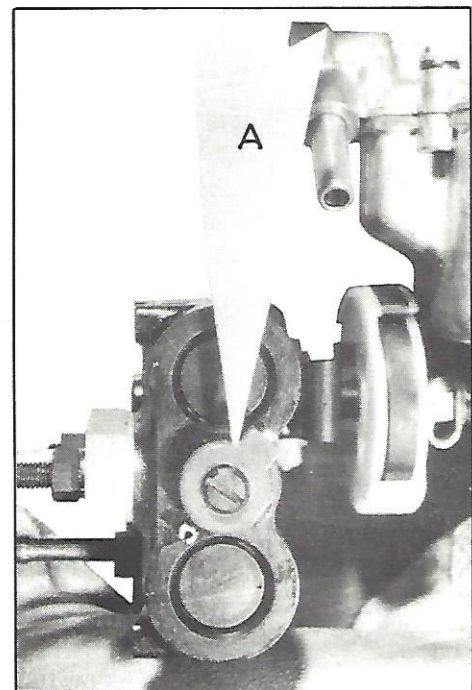


Ensuite, placer la vis de réglage (flèche A) en position moyenne pour obtenir une possibilité de réglage maxi dans les deux sens.



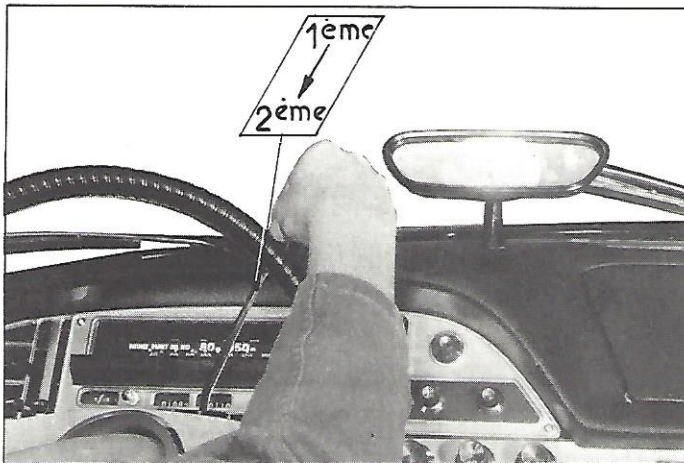
Sinon, débloquez le levier de commande du correcteur, puis faites tourner l'axe pour engager la pigne du calage.

Rebloquez alors le levier de commande sur son axe.



Comment effectuer le contrôle du réembrayage et le réglage du correcteur ?

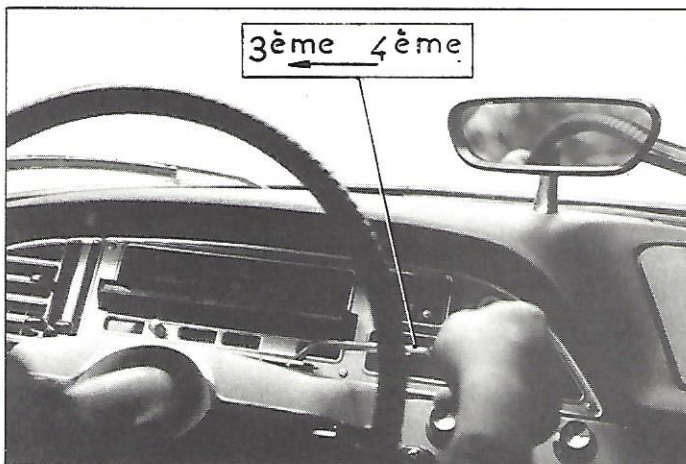
Sur DS 19



1er test :

Sur route plate, rouler en 1ère jusqu'à 30 km/h et passer la deuxième en levant complètement le pied de l'accélérateur (la manoeuvre du sélecteur de vitesses doit être rapide et sans temps d'arrêt sur la position « point mort »).

Le réembrayage doit se faire sans à-coups.



2ème test :

Toujours sur route plate, stabilisez votre vitesse à 90 km/h en 4ème et passez rapidement la 3ème sans bouger le pied de l'accélérateur.

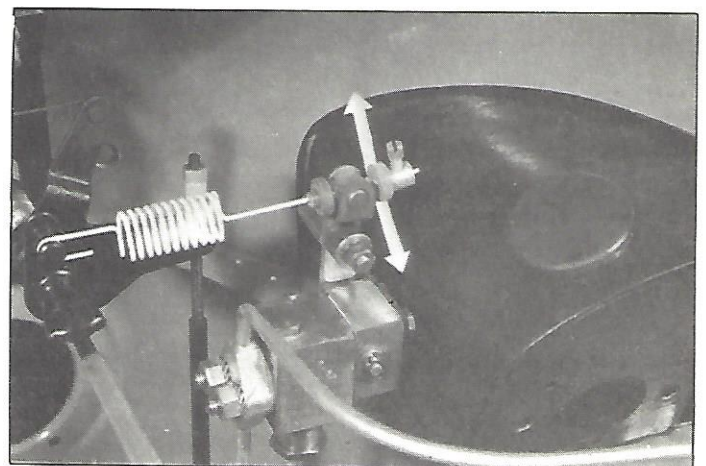
Le réembrayage doit se faire sans à-coups, mais aussi sans retard.

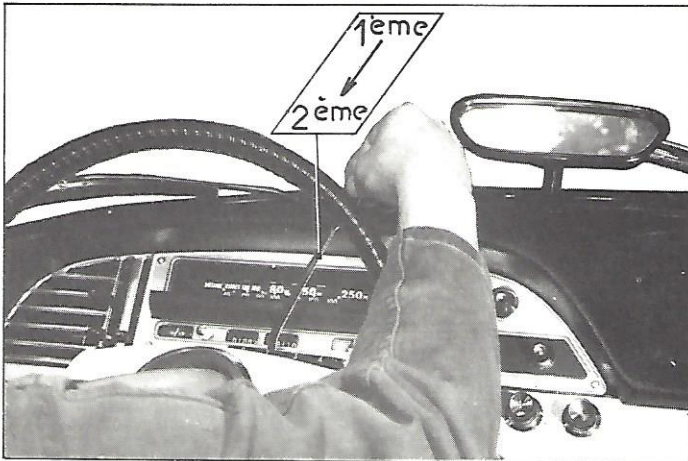
Si l'on ressent un à-coup brutal et instantané produit par l'effet de freinage du moteur :

- tendre le ressort du correcteur à l'aide de la vis de réglage.

S'il y a retard au réembrayage, ce qui se traduit par l'emballement du moteur, puis quelquefois par un à-coup au moment du réembrayage :

- détendre le ressort.





Le 1er test reste le même que sur DS 19, c'est à dire passer à 30 km/h de 1ère en 2ème en levant complètement le pied de l'accélérateur.



Pour le second test, passer à 90 km/h de 4ème en 3ème, mais cette fois-ci en levant complètement le pied de l'accélérateur.

Juger du réembrayage de la même façon que sur DS 19.

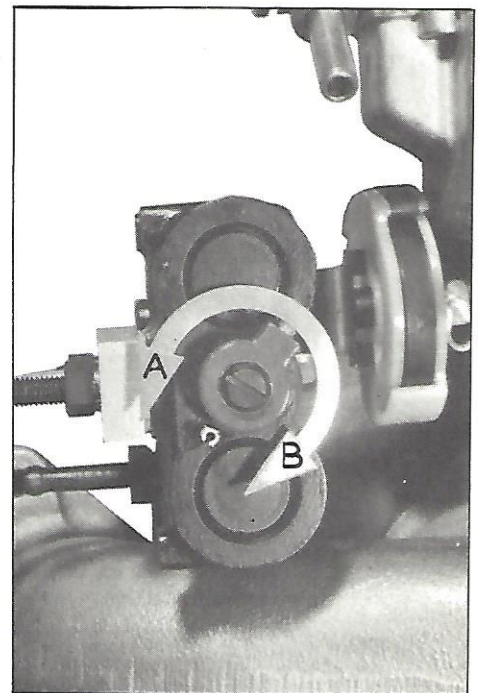
Si le réembrayage est brutal :

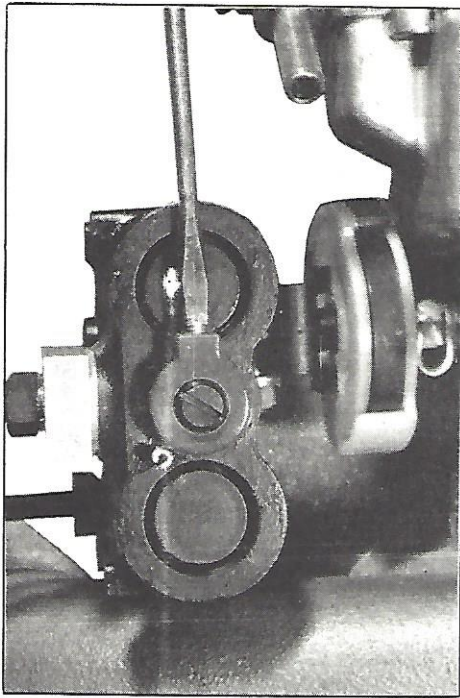
- desserrer la vis de réglage du correcteur (sens flèche A).

Si l'on constate que l'embrayage patine :

- serrer la vis de réglage (sens flèche B).

Opérez par 1/8 de tour environ.





Le débattement total de cette vis de réglage est limité à un tour donnant, en principe, une plage de réglage suffisante.

Cependant, si la bague de réglage vient en butée avant que le réglage soit correct, vous pouvez changer la position de celle-ci sur son axe en débloquant la vis d'arrêt.

Vous augmentez ainsi la plage de réglage.

Après intervention, refaire un essai et parfaire le réglage s'il y a lieu.

6° TESTS DE CONTROLE DES REGLAGES.

Les tests qui vous permettront de juger du comportement du véhicule au cours d'un essai sur route sont les suivants :

1° - le démarrage

Sur route plate et horizontale, à l'arrêt, pied sur le frein principal, passez la 1ère vitesse.

En relâchant l'action sur la pédale de frein et sans toucher à l'accélérateur, le démarrage du véhicule doit être progressif, c'est à dire ni trop brutal, ni trop long à intervenir.

2° - le réembrayage au passage des vitesses

Dans tous les cas, les manoeuvres du sélecteur de vitesses doivent être rapides, en particulier sans marquer le point mort pour le passage de 1ère en 2ème : cela augmenterait inutilement la durée totale du passage des vitesses.

POUR MONTER LES VITESSES, il faut lever le pied de l'accélérateur pendant la manoeuvre du sélecteur de vitesses. Ensuite, on réaccélère plus ou moins vite suivant la rapidité de réembrayage que l'on désire obtenir.

POUR DESCENDRE LES VITESSES, on peut lever le pied de l'accélérateur, si l'on ne recherche pas un réembrayage rapide.

Au contraire, il faut maintenir le pied sur l'accélérateur pour obtenir un réaccouplement rapide.

Ensuite, on doit poursuivre l'accélération si l'on veut obtenir une reprise brillante, ou bien lever le pied dès le réaccouplement pour utiliser le frein moteur et ralentir le véhicule.

DANS TOUS LES CAS cependant, on ne doit constater ni à-coups, ni retard excessif, ni glissement au réembrayage.

30 - l'arrêt

Dans une légère côte, roulez en 4ème à vitesse modérée et laissez le véhicule s'arrêter de lui-même sans agir sur le frein principal.

Le moteur ne doit pas caler.

Il doit en être de même lorsqu'on arrête le véhicule rapidement en utilisant le frein principal.

Les résultats de ces tests vous donneront une indication sur la valeur des réglages que vous venez d'effectuer.

Si ces résultats ne sont pas satisfaisants, il sera nécessaire de vérifier à nouveau ces réglages avant de rechercher l'organe responsable du ou des défauts que vous avez constatés.

REMARQUE IMPORTANTE

- Pour les véhicules sortis depuis Octobre 1968, les régimes moteurs sont modifiés :

- Ralenti normal : 650 ± 25 tr/mn
- Vitesse de démarrage : 750 ± 25 tr/mn
- Ralenti accéléré : 875 ± 25 tr/mn

REGLAGES DE BASE

Véhicules D TT à commande hydraulique des vitesses et d'embrayage.

	GARANTIE DE EMBRAYAGE	RALENTI NORMAL	VITESSE DE DEMARRAGE	RALENTI ACCELERE
DS 19	1 à 2 Tours	575 \pm 25	725 \pm 25	900 \pm 25
DS 19 A DS 21 jusque oct.68	2 t mini	575 \pm 25	725 \pm 25	900 \pm 25
Depuis oct.68 DS 21	2 t mini	650 \pm 25	750 \pm 25	875 \pm 25
INJECTION	1 à 1,25 t	750 \pm 25	850 \pm 25	925 \pm 25

NOTA : Ces valeurs de réglage injection (DX IE) sont valables pour tous les véhicules de ce type et annulent les valeurs précédentes de réglage, suite à la note d'information N° 90 D du 13 mai 1971.