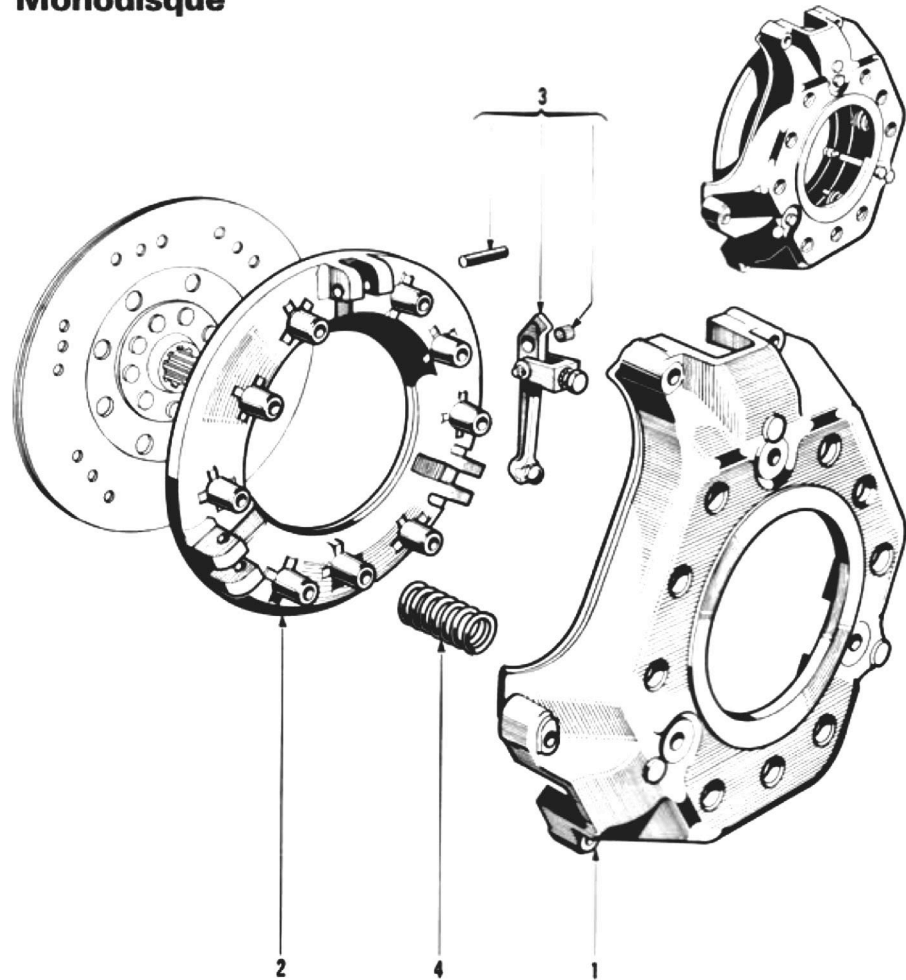




**EMBRAYAGE**  
**10 LF**  
**Monodisque**

Société Anonyme Française du

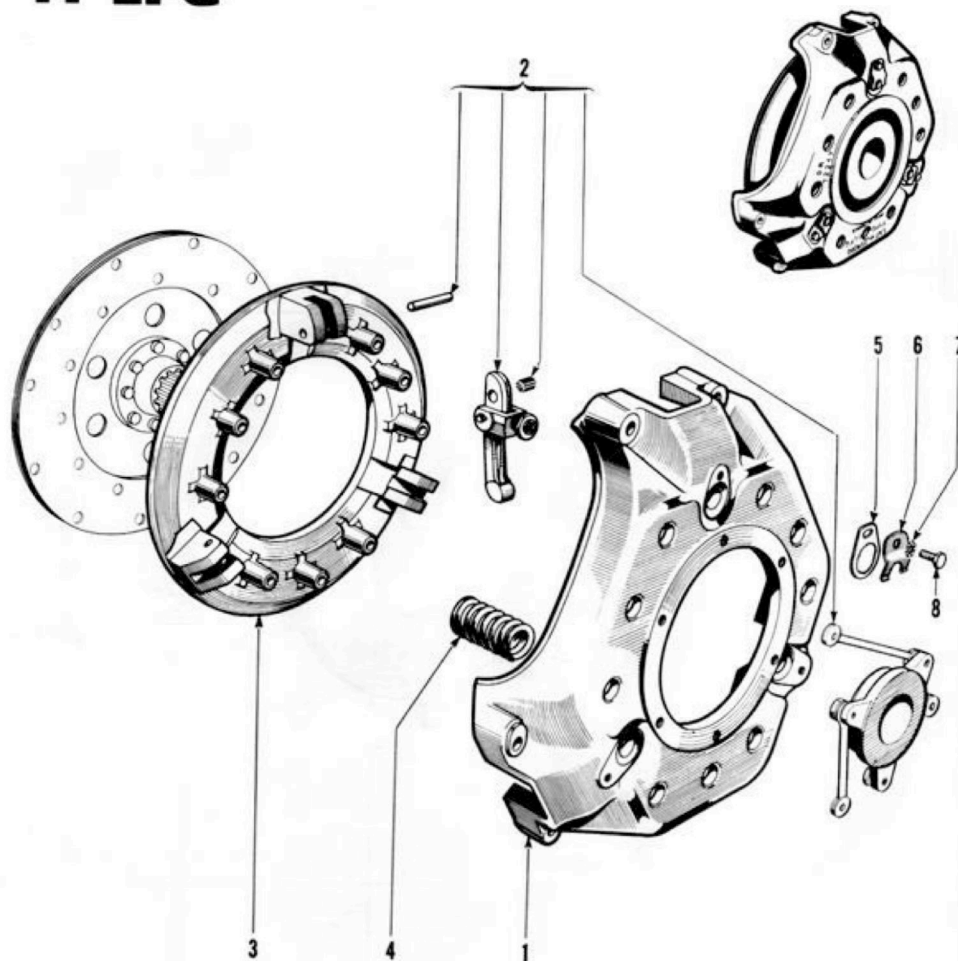
**FERODO**



Références par type

Rep.	Désignation	Qté	10 LF 14	10 LF 17	10 LF 20	10 LF 22
			Tracteur Laboure	Tracteurs Babine-Energie	Renault 2.5 l Moteur Perkins Tracteur ADN Renault Energie Saven	Tracteur Vendevre Saven
	ENSEMBLE MECANISME (rep. 1 à 4)		217 636	217 637	217 638	217 639
1	Couvercle	1	266 035	266 035	266 035	266 035
2	Plateau de pression	1	266 054	266 054	266 054	266 054
3	Jeu de leviers montés	1	270 480	270 480	270 480	270 480
4	Jeu de ressorts d'embrayage	1	271 987	271 988	271 989	271 994
	BUTÉE DE DÉBRAYAGE .....		275 294	275 288 pour Energie 275 294	275 289 pour Renault 2.5 l 275 294 pour Perkins Tracteur et Labou	275 294 pour Vendevre

Rep.	Désignation	Qté	10 LF 24
			Tracteur ADN
	ENSEMBLE MECANISME (rep. 1 à 4)		217 640
1	Couvercle	1	266 035
2	Plateau de pression	1	266 054
3	Jeu de leviers montés	1	270 480
4	Jeu de ressorts d'embrayage	1	271 986
	BUTÉE DE DÉBRAYAGE .....		275 294



**NOTA :**

Les mécanismes neufs comportent des cales de montage entre les leviers et la bordure intérieure du couvercle. Ces cales, destinées à faciliter le montage, doivent être enlevées après mise en place du mécanisme.

La vue éclatée ci-dessus représente un 11 LFG à chapes rotulées: les mécanismes 10 LFG sont à chapes fixes.

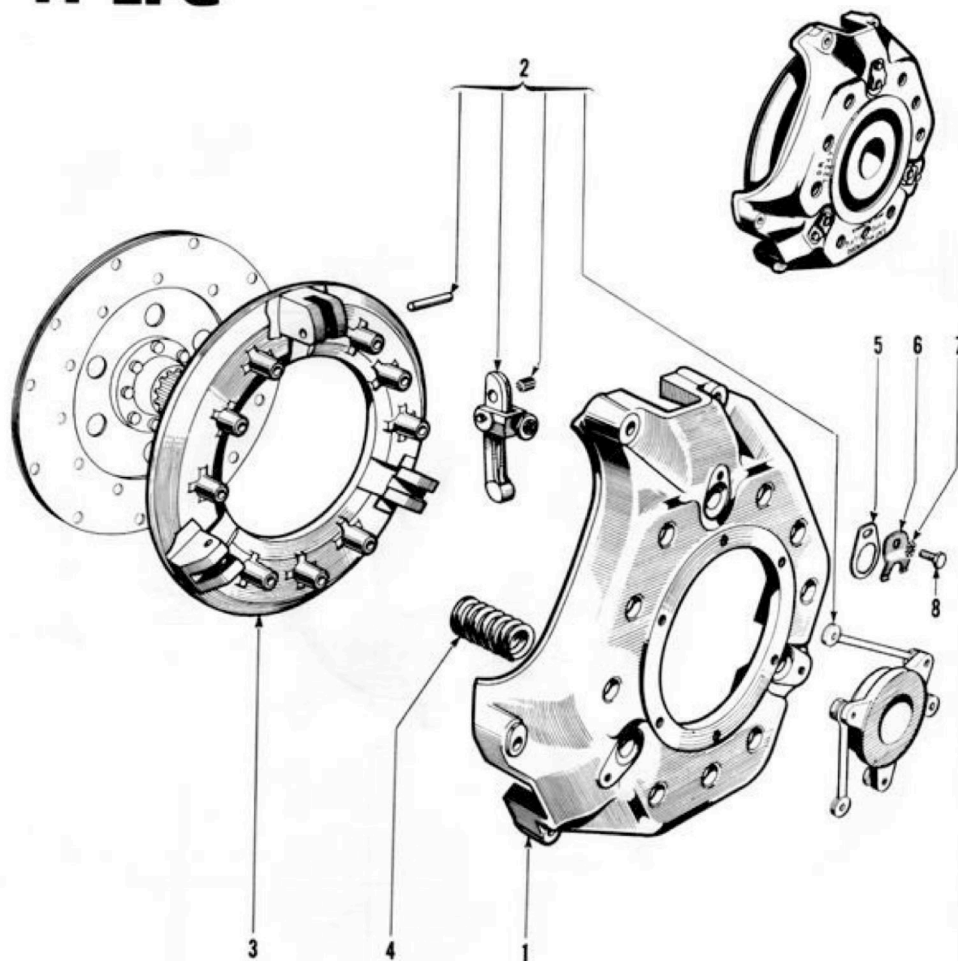
La bague de débrayage du mécanisme 11 LFG 34 réf. : 274 563 est positionnée et maintenue sur les leviers par des ressorts.

**Références par type**

Rep.	Désignation	Qté	10 LFG 17	10 LFG 22	11 LFG 30
			Tracteur Vendévre	Tracteur Vendévre	Tracteur Vendévre
1	ENSEMBLE MÉCANISME (rep. 1 à 4) .....	1	270 505	269 495	269 589
2	Couvercle avec vis de fixation des plaquettes .....	1	269 586	269 586	269 588
3	Jeu de leviers montés avec bague de débrayage et plaquettes d'entraînement .....	1	270 870	270 870	270 870
4	Plateau de pression .....	1	266 054	266 054	207 008
4	Jeu de ressorts d'embrayage .....	1	271 988	271 994	271 992

Rep.	Désignation	Qté	11 LFG 34
			Berles
	ENSEMBLE MÉCANISME (rep. 1 à 4) .....		274 563
1	Couvercle .....	1	266 126
2	Jeu de leviers montés .....	1	270 480
3	Plateau de pression .....	1	271 865
4	Jeu de ressorts d'embrayage .....	1	271 993
—	Bague de débrayage avec garniture collée .....	1	272 389
—	Plaquette .....	1	266 016
—	Ressort pour bague .....	3	266 017
	BUTÉE DE DÉBRAYAGE .....		Constructeur

**NOTA.** — Pour les pièces 5, 6, 7 et 8 indiquées sur la figure page 24, se reporter aux nomenclatures du 11 LF pages 29 et 31 pour la désignation



**NOTA :**

Les mécanismes neufs comportent des cales de montage entre les leviers et la bordure intérieure du couvercle. Ces cales, destinées à faciliter le montage, doivent être enlevées après mise en place du mécanisme.

La vue éclatée ci-dessus représente un 11 LFG à chapes rotulées: les mécanismes 10 LFG sont à chapes fixes.

La bague de débrayage du mécanisme 11 LFG 34 réf. : 274 563 est positionnée et maintenue sur les leviers par des ressorts.

**Références par type**

Rep.	Désignation	Qté	10 LFG 17	10 LFG 22	11 LFG 30
			Tracteur Vendévre	Tracteur Vendévre	Tracteur Vendévre
1	ENSEMBLE MÉCANISME (rep. 1 à 4) .....	1	270 505	269 495	269 589
2	Couvercle avec vis de fixation des plaquettes .....	1	269 586	269 586	269 588
3	Jeu de leviers montés avec bague de débrayage et plaquettes d'entraînement .....	1	270 870	270 870	270 870
4	Plateau de pression .....	1	266 054	266 054	207 008
4	Jeu de ressorts d'embrayage .....	1	271 988	271 994	271 992

Rep.	Désignation	Qté	11 LFG 34
	ENSEMBLE MÉCANISME (rep. 1 à 4) .....		Berliet
1	Couvercle .....	1	274 563
2	Jeu de leviers montés .....	1	266 126
3	Plateau de pression .....	1	270 480
4	Jeu de ressorts d'embrayage .....	1	271 865
—	Bague de débrayage avec garniture collée .....	1	271 993
—	Plaquette .....	1	272 389
—	Ressort pour bague .....	1	266 016
—	.....	3	266 017
	BUTÉE DE DÉBRAYAGE .....		Constructeur

**NOTA.** — Pour les pièces 5, 6, 7 et 8 indiquées sur la figure page 24, se reporter aux nomenclatures du 11 LF pages 29 et 31 pour la désignation.

## Règle générale

Le réglage, ou le contrôle de réglage d'un mécanisme d'embrayage doit toujours être exécuté appareil monté sur son volant d'utilisation, friction neuve en place. Tout contrôle effectué dans d'autres conditions — mécanisme à l'état libre par exemple — ne donne que des indications fausses, inutilisables.

## Réglage des mécanismes DO

Le réglage du mécanisme consiste à obtenir deux cotes principales A et B ainsi qu'une cote secondaire C destinée à positionner le débrayage du 2<sup>e</sup> disque.

— A : C'est la hauteur du plan supérieur du couvercle du mécanisme au-dessus du plan de repos du plateau principal sur le volant moteur (plans parallèles).

C'est le premier réglage à effectuer et il est obtenu en agissant sur les six vis de tension reliant le couvercle au contre-plateau de pression. Ne pas oublier le serrage des contre-écrous après réglage.

— B : C'est la hauteur mesurée entre le plan de repos du mécanisme sur le volant moteur et la face supérieure d'une bague d'épaisseur 25 mm posée sur l'extrémité des leviers.

Le réglage s'effectue avec les écrous des chapes reliées au couvercle. Ces écrous sont freinés par sertissage après réglage.

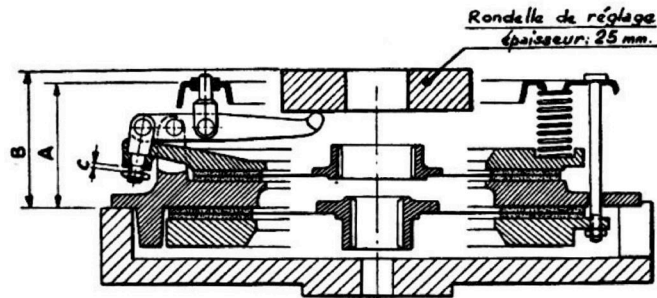
— C : Cette cote correspond au jeu qu'il faut laisser entre les écrous des chapes extérieures et leur plaque d'appui reliée au plateau de pression. Le freinage est effectué par contre-écrous.

Après réglage, vérifier que pour une course donnée de butée, le débrayage franc de la première friction est obtenu et que pour la course totale, les deux frictions sont libérées.

Ne pas oublier de gymnastiquer le mécanisme en cours de réglage.

**Nota.** — Sur certains mécanismes de fonctionnement inversé, la cote B est obtenue en agissant sur les écrous des chapes extérieures ; le jeu C est alors laissé sous les écrous des chapes intérieures de couvercle.

Type du mécanisme	Réglage A	Réglage B	Réglage C	Course du 1 <sup>er</sup> débrayage	Course totale de butée
9/10 DO	87,5	90	1,4	7	16
10 DO	87	95	1,3	8	17
10/11 DO	86	92	1,3	10	18



Épaisseur théorique des frictions : 8,6

## Réglage des mécanismes LFM (Voir notre tableau de réglage embrayage LF).

Le réglage consiste à obtenir deux cotes A et B sur le mécanisme monté.

— A : C'est la distance entre le plan de repos du couvercle du mécanisme sur sa couronne et le plan formé par les vis d'extrémité des leviers de débrayage.

Le réglage est obtenu à l'aide des vis d'extrémité des leviers ou en cas d'impossibilité avec celles-ci, à l'aide de rondelles spéciales (Réf. 68021) placées sous les chapes de leviers.

— B : La cote A étant obtenue, régler la longueur des trois ressorts supplémentaires extérieurs du plateau de pression à la cote B à l'aide des vis et écrous crénelés les traversant.

Ne pas oublier de freiner les vis de leviers et de goupiller les écrous crénelés.

Cote A = 50 mm — Cote B = 39,6

Épaisseur théorique de la friction sous charge : 8 mm

## Réglage des mécanismes LBB (Voir notre tableau de réglage embrayage L).

Un seul réglage est à obtenir et correspond à la distance A du plan de repos du couvercle du mécanisme sur le volant moteur, au plan formé par les vis d'extrémité des leviers de débrayage.

Le réglage est obtenu à l'aide des vis d'extrémité des leviers ou à l'aide de rondelles spéciales (Réf. 68021) interposées entre chapes et couvercle.

Ne pas oublier de freiner les vis de leviers.

Cote A = 50 mm - Épaisseur théorique de la friction sous charge = 8,5 mm

## Réglage des mécanismes KZF et KZFB (Voir notre tableau d'embrayage KZ).

La seule différence entre ces deux mécanismes d'embrayage est le montage sur le KZF d'une bague de débrayage en vue de fonctionner avec une butée graphitée alors que le KZFB ne comporte pas cette bague, une butée à billes appuyant directement sur les leviers de débrayage.

Le principe de réglage est le même pour les deux mécanismes et consiste à obtenir une distance A entre le plan formé par les extrémités des leviers — ou la bague de débrayage — et le plan formé par la face supérieure du couvercle, embrayage monté.

Ce réglage est obtenu à l'aide des vis et écrous de leviers. Ne pas oublier de freiner les écrous après réglage.

Mécanisme KZF - cote A = 25,5

Mécanisme KZFB - cote A = 16,5

Épaisseur théorique de la friction sous charge = 8,3 mm

**NOTA** — Ces deux mécanismes bien qu'identiques aux mécanismes KZ automobile ne sont pas interchangeables avec ceux-ci le plateau de pression étant différent en épaisseur.

Notre appareil MECATEST ou notre RÉGLETTE DE CONTRÔLE, conçus spécialement pour nos embrayages (sauf le type DO) facilite grandement les opérations de réglage indiquées ci-dessus.

## Règle générale

Le réglage, ou le contrôle de réglage d'un mécanisme d'embrayage doit toujours être exécuté appareil monté sur son volant d'utilisation, friction neuve en place. Tout contrôle effectué dans d'autres conditions — mécanisme à l'état libre par exemple — ne donne que des indications fausses, inutilisables.

## Réglage des mécanismes DO

Le réglage du mécanisme consiste à obtenir deux cotes principales A et B ainsi qu'une cote secondaire C destinée à positionner le débrayage du 2<sup>e</sup> disque.

— A : C'est la hauteur du plan supérieur du couvercle tôle du mécanisme au-dessus du plan de repos du plateau principal sur le volant moteur (plans parallèles).

C'est le premier réglage à effectuer et il est obtenu en agissant sur les six vis de tension reliant le couvercle au contre-plateau de pression. Ne pas oublier le serrage des contre-écrous après réglage.

— B : C'est la hauteur mesurée entre le plan de repos du mécanisme sur le volant moteur et la face supérieure d'une bague d'épaisseur 25 mm posée sur l'extrémité des leviers.

Le réglage s'effectue avec les écrous des chapes reliées au couvercle. Ces écrous sont freinés par sertissage après réglage.

— C : Cette cote correspond au jeu qu'il faut laisser entre les écrous des chapes extérieures et leur plaque d'appui reliée au plateau de pression. Le freinage est effectué par contre-écrous.

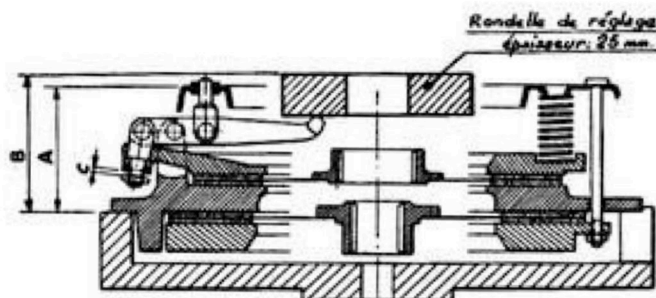
Après réglage, vérifier que pour une course donnée de butée, le débrayage franc de la première friction est obtenu et que pour la course totale, les deux frictions sont libérées.

Ne pas oublier de gymnastiquer le mécanisme en cours de réglage.

**Nota.** — Sur certains mécanismes de fonctionnement inversé, la cote B est obtenue en agissant sur les écrous des chapes extérieures ; le jeu C est alors laissé sous les écrous des chapes intérieures de couvercle.

Type du mécanisme	Réglage A	Réglage B	Réglage C	Cote de jeu 1 <sup>er</sup> débrayage	Cote de jeu de butée
9/10 DO	87,5	90	1,4	7	16
10 DO	87	95	1,3	8	17
10/11 DO	86	92	1,3	10	18

Epaisseur théorique des frictions : 8,6



## Réglage des mécanismes LFM (Voir notre tableau de réglage embrayage LF).

Le réglage consiste à obtenir deux cotes A et B sur le mécanisme monté.

— A : C'est la distance entre le plan de repos du couvercle du mécanisme sur sa couronne et le plan formé par les vis d'extrémité des leviers de débrayage.

Le réglage est obtenu à l'aide des vis d'extrémité des leviers ou en cas d'impossibilité avec celles-ci, à l'aide de rondelles spéciales (Réf. 68021) placées sous les chapes de leviers.

— B : La cote A étant obtenue, régler la longueur des trois ressorts supplémentaires extérieurs du plateau de pression à la cote B à l'aide des vis et écrous crénelés les traversant.

Ne pas oublier de freiner les vis de leviers et de goupiller les écrous crénelés.

Cote A = 50 mm — Cote B = 39,6

Epaisseur théorique de la friction sous charge : 8 mm

## Réglage des mécanismes LBB (Voir notre tableau de réglage embrayage L).

Un seul réglage est à obtenir et correspond à la distance A du plan de repos du couvercle du mécanisme sur le volant moteur, au plan formé par les vis d'extrémité des leviers de débrayage.

Le réglage est obtenu à l'aide des vis d'extrémité des leviers ou à l'aide de rondelles spéciales (Réf. 68021) interposées entre chapes et couvercle.

Ne pas oublier de freiner les vis de leviers.

Cote A = 50 mm - Epaisseur théorique de la friction sous charge = 8,5 mm

## Réglage des mécanismes KZF et KZFB (Voir notre tableau d'embrayage KZ).

La seule différence entre ces deux mécanismes d'embrayage est le montage sur le KZF d'une bague de débrayage en vue de fonctionner avec une butée graphitée alors que le KZFB ne comporte pas cette bague, une butée à billes appuyant directement sur les leviers de débrayage.

Le principe de réglage est le même pour les deux mécanismes et consiste à obtenir une distance A entre le plan formé par les extrémités des leviers — ou la bague de débrayage — et le plan formé par la face supérieure du couvercle, embrayage monté.

Ce réglage est obtenu à l'aide des vis et écrous de leviers. Ne pas oublier de freiner les écrous après réglage.

Mécanisme KZF - cote A = 25,5

Mécanisme KZFB - cote A = 16,5

Epaisseur théorique de la friction sous charge = 8,3 mm

**NOTA** — Ces deux mécanismes bien qu'identiques aux mécanismes KZ automobile ne sont pas interchangeables avec ceux-ci le plateau de pression étant différent en épaisseur.

Notre appareil MÉCATTEST ou notre RÉGLETTE DE CONTRÔLE, conçus spécialement pour nos embrayages (sauf le type DO) facilite grandement les opérations de réglage indiquées ci-dessus.