

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE CENTRIFUGE

C'est sous l'action de la force centrifuge que l'embrayage accouple ou désaccouple la transmission du mouvement aux roues, suivant le régime de rotation du moteur. Le volant supportant les masselottes est solidaire du vilebrequin tandis que le pignon d'entraînement primaire est libre sur celui-ci. A petite vitesse, les masselottes ne s'écartent pas, et la rotation du vilebrequin ne se transmet donc pas au pignon. Lorsque la vitesse augmente, la force centrifuge dépasse celle des ressorts de rappel des masselottes. Celles-ci s'écartent, appuyent fortement sur le pourtour intérieur du couvercle, qui entre en rotation en même temps que le pignon d'entraînement primaire, lequel entraîne le pignon entraîné secondaire (figure 1-60).

La mise en route du moteur du cyclomoteur P-50 s'effectue par pédalage. En conséquence, si un défaut de fonctionnement de l'embrayage empêche celui-ci de transmettre au moteur le couple de pédalage, le moteur ne peut démarrer.

Lorsque le pédalier tourne, le pignon d'entraînement primaire entre en rotation. Les trois billes d'acier du volant exercent une pression sur le disque de friction, qui entre alors en contact avec le volant (l'angle de rotation du disque de friction est restreint par les masselottes). Le couple de pédalage est ainsi transmis par le volant au vilebrequin.

- Le contact des masselottes commence entre 1.900 et 2.200 t/mn
- L'embrayage total commence entre 2.800 et 3.200 tm

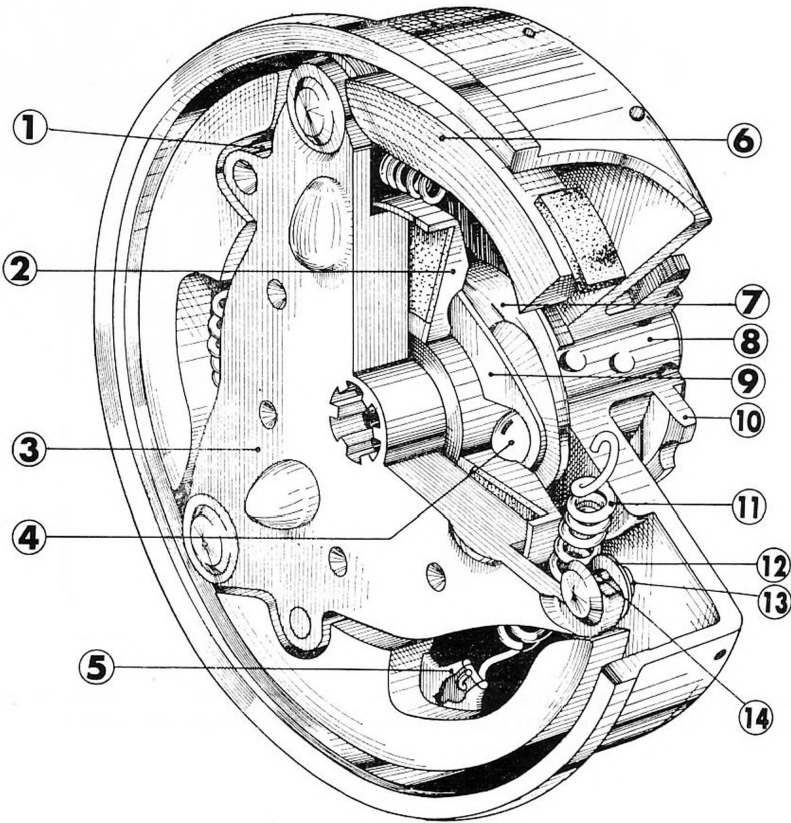


Figure 1-60 : structure de l'embrayage ① amortisseur caoutchouc ② disque de friction ③ volant, ④ bille d'acier ⑤ rampe de protection du crochet de ressort ⑥ masselotte ⑦ came d'écartement des masselottes ⑧ manchon central de l'embrayage ⑨ cage des billes ⑩ pignon d'entraînement primaire ⑪ ressort d'embrayage ⑫ rondelle de poussée 6 mm ⑬ circlip 6 mm ⑭ cheville de masselotte 6 mm