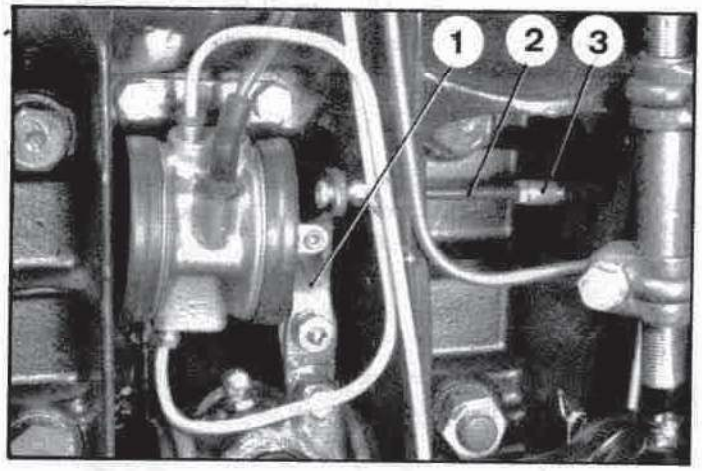
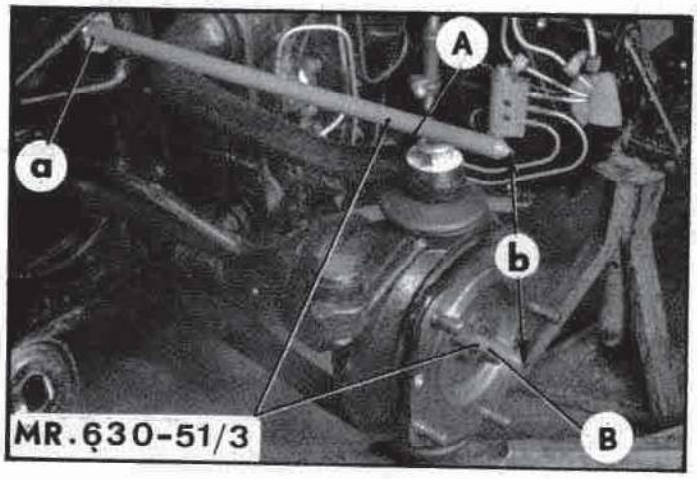
VEHICULES T.T.

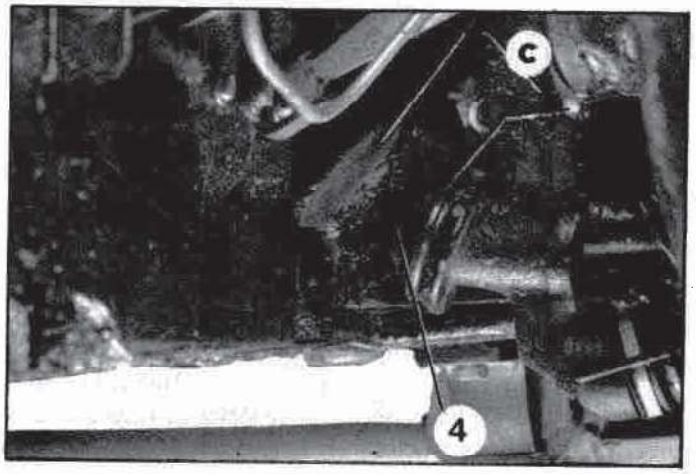
1625



1533



1790



I - PRE-REGLAGE DES HAUTEURS AVANT.

1. Accoupler la tige (2) de commande de hauteur à la biellette (1) et à la chape (3) sur tige de commande de correcteur, le levier de commande manuelle étant placé en position *basse*.

2. Mettre le levier de commande manuelle à la position « *haute* ». S'assurer que le tiroir est en pleine admission. Le vérifier en essayant de le déplacer vers l'avant à l'aide d'un tournevis prenant appui sur la nervure du support de bras

REMARQUE : Ne jamais prendre appui sur le correcteur ce qui entraînerait la coupure de la coupelle caoutchouc.

3. Mettre en place les jauges MR 630-51/3. La jauge la plus courte B dans le moyeu de roue ; la plus longue A dans l'alésage « a » du relais de direction.

A l'aide de deux crics (un sous chaque bras inférieur) lever l'ensemble des bras pour amener la jauge B à une distance « b » = 185 mm de la jauge A.

S'assurer qu'il existe un jeu de 1 mm environ entre le fond du levier de commande et la rotule du correcteur ; sinon déplacer la tige de commande sur la barre anti-roulis (clé 1677-T).

Déposer les jauges MR 630-51/3.

II - PRE-REGLAGE DES HAUTEURS ARRIERE.

4. Placer les deux bras de façon à obtenir une cote « c » = 35 mm entre le bord supérieur de la coupelle de la butée de caoutchouc (4) et la face d'appui sur la butée tôle.

5. A l'aide de la tige de commande, placer le correcteur en pleine admission.
Serrer la bride (clé 1677-T pour les vis à méplats).

Correctif N° 4 au Manuel 583-1

http://bk23.free.fr/

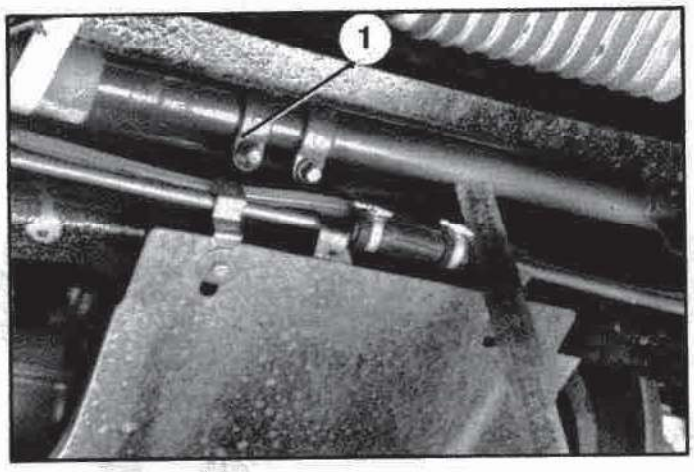
III. REGLAGE DES HAUTEURS.

Pour faire cette opération, il faut que le véhicule soit en ordre de marche.
Mettre le levier de commande de hauteur en position *route*.

6. Contrôler la pression des pneus :
♦ *(voir Op. D. 000).*

7. Placer le véhicule sur un élévateur ou une fosse. Laisser le moteur tourner au ralenti. Desserrer le frein de sécurité. Ne pas caler les roues.

1444



8. Régler les hauteurs avant :
Desserrer légèrement la vis de bride (1) de fixation de la tige de commande du correcteur de hauteur. Tourner la bride (1) dans le sens convenable pour obtenir une hauteur moyenne de :
♦ *235 ± 3 mm*
Cette hauteur étant prise du dessous de la barre anti-roulis, au plan d'appui des roues.
Procéder par fractions de tour. En tournant la bride (1) vers l'avant, on augmente la hauteur du véhicule, et on la diminue en tournant la bride vers l'arrière.
Resserrer la vis de bride (1) (clé 1677-T).

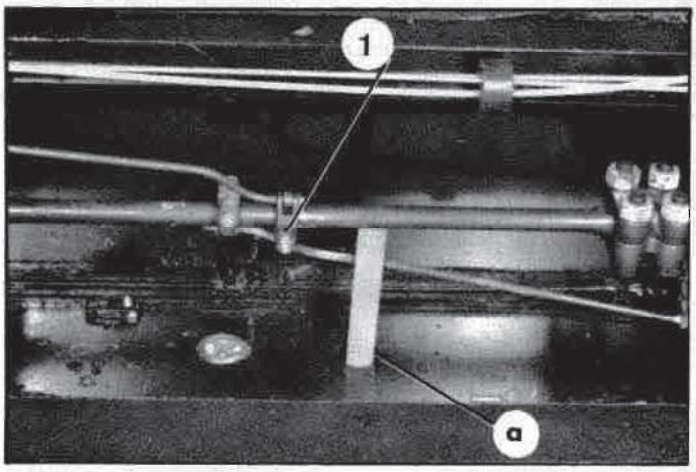
9. Vérifier les hauteurs avant :

a) Placer une règle en appui sur les bords de l'élévateur ou de la fosse, à l'aplomb et parallèlement à la barre anti-roulis. La face inférieure de cette règle doit être exactement dans le plan d'appui des roues.

b) Soulever le véhicule à la main par le pare-chocs avant. Lâcher le véhicule lorsque le poids devient trop important.
Le véhicule descend puis remonte et se stabilise. A ce moment relever la cote entre le dessous de la barre anti-roulis, aux deux extrémités et le plan d'appui des roues. Ces deux cotes ne doivent pas avoir un écart de plus de 3 mm. Sinon, agir sur lemanchon fileté de la barre anti-roulis. Faire la moyenne des deux cotes relevées, soit par exemple 236 mm.

http://bk23.free.fr/

1791



d) Baisser le véhicule en appuyant sur le pare-chocs arrière. Lâcher le véhicule lorsque l'on sent une résistance importante.

Le véhicule monte puis redescend et se stabilise.

c) Baisser le véhicule en appuyant sur le pare-chocs avant.
Lâcher le véhicule lorsqu'on sent une résistance importante.
Le véhicule monte puis descend et se stabilise.
Relever les cotes entre le dessous de la barre anti-roulis aux deux extrémités et le plan d'appui des roues. Faire la moyenne des cotes relevées :
soit par exemple : 232 mm.
Faire la moyenne des nombres trouvés **aux** alinéas b et c : soit dans l'exemple choisi :

$$\frac{236 + 232}{2} = 234 \text{ mm}$$

Cette moyenne doit être comprise entre :
♦ *- 232 et 238 mm*

Sinon recommencer les opérations mentionnées au paragraphe 8.

10. Régler les hauteurs arrière :

Opérer comme pour le réglage des hauteurs avant (voir paragraphe 8) après avoir déposé la tôle de protection de commande de correcteur (A l'intérieur du coffre arrière).

Agir sur la bride (1).

♦ La hauteur à obtenir, du dessous de la barre anti-roulis au sol, est de :

(Berlines D.T.T. sauf IE) : $335 \begin{smallmatrix}+10\\0\end{smallmatrix}$ *mm*

(Berlines D.IE - T.T) .... : $355 \begin{smallmatrix}+10\\0\end{smallmatrix}$ *mm*

(Breaks D.T.T) ..... : $350 \begin{smallmatrix}+10\\0\end{smallmatrix}$ *mm*

11. Vérifier les hauteurs arrière :

a) Placer la règle en appui sur les bords de l'élévateur ou de la fosse à l'aplomb et parallèlement à la barre anti-roulis.

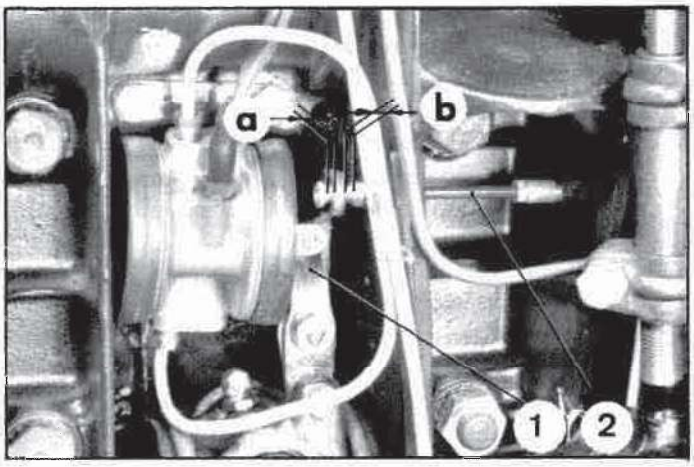
b) Dégager le bouchon caoutchouc du plancher.

c) Soulever le véhicule à la main par le pare-chocs arrière. Lâcher le véhicule lorsque son poids devient trop important.
Le véhicule descend, puis remonte et se stabilise. A ce moment relever la cote entre le dessous de la barre anti-roulis et le plan d'appui des roues (Introduire le réglet par le trou «a» du plancher, l'extrémité du réglet en appui sur la barre anti-roulis) soit par ex. 347 mm.

Correctif N° 4 au Manuel 583-1

http://bk23.free.fr/

1625



Relever la cote entre le dessous de la barre anti-roulis et le plan d'appui des roues, soit par exemple : 342 mm. Faire la moyenne des cotes, soit par exemple :

$$\frac{347 + 342}{2} = 344{,}5 \text{ mm}$$

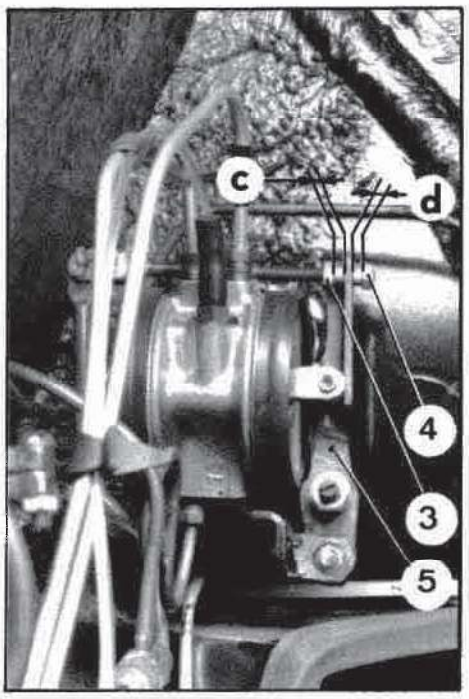
♦ Cette cote doit être comprise entre :
- 335 et 345 mm, pour les véhicules D T.T sauf IE,
- 355 et 365 mm, pour les véhicules DJ.IE T.T,
- 350 et 360 mm, pour les véhicules Break.

e) Mettre en place le bouchon caoutchouc et la tôle de protection de commande de correcteur. Vérifier à nouveau les hauteurs avant et les régler si nécessaire.
Contrôler le carrossage des roues avant. La différence de carrossage des deux roues ne doit pas dépasser 1 mm.

12. Régler les biellettes de la commande manuelle de hauteur :

Mettre la commande à la position *route*.

1626



a) A l'avant, s'assurer qu'il existe un jeu «a», le correcteur étant à fond de course admission (Levier (1) poussé vers l'avant) et un jeu «b» le correcteur étant à fond de course échappement (Levier(1) poussé vers l'arrière). Jeu mesuré entre le levier (1) et l'ecrou
Si nécessaire agir sur la tige (2).

b) A l'arrière, s'assurer qu'il existe un jeu «c», le correcteur étant à fond de course admission (Levier (5) poussé vers l'avant) et un jeu «d», le correcteur étant à fond de course échappement (Levier (5) poussé vers l'arrière). Jeu mesuré entre le levier (5) et l'écrou
Si nécessaire agir sur les écrous (3) et (4).

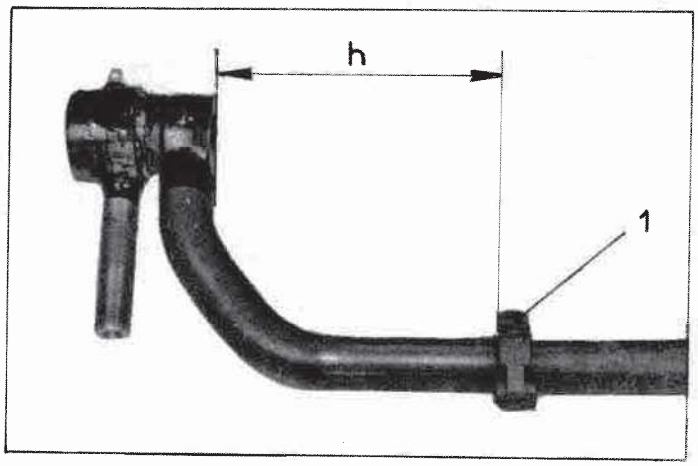
c) Vérifier le fonctionnement de la commande manuelle de hauteur. S'assurer notamment que les leviers de commande ne viennent pas toucher la coque. Sinon régler la position des paliers de commande.

REMARQUES :
Dans le cas où il serait impossible de régler les hauteurs en agissant sur les tiges de commande, procéder au pré-réglage des hauteurs (voir paragraphes 1 à 3 même Opération pour l'avant, et paragraphes 4 et 5 même Opération pour l'arrière).

http://bk23.free.fr/

IV - REGLAGES SUR BARRE ANTI-ROULIS AVANT

1686



13. Régler la position latérale de la barre anti-roulis.

a) Déposer les tôles latérales et inférieures de protection.

b) Mesurer la distance (h) entre la butée (1) et la face intérieure du bossage de fixation de la rotule côté droit.

Cette mesure est facilitée en plaquant une règle sur le bossage, maintenir cette règle à la main et mesurer la cote (h) à l'aide d'un réglet (entre la butée et la face extérieure de la règle).

Si nécessaire, déplacer la butée dans le sens convenable pour que la distance (h) soit égale à 110 ± 0,5 mm. Serrer la vis de la butée.

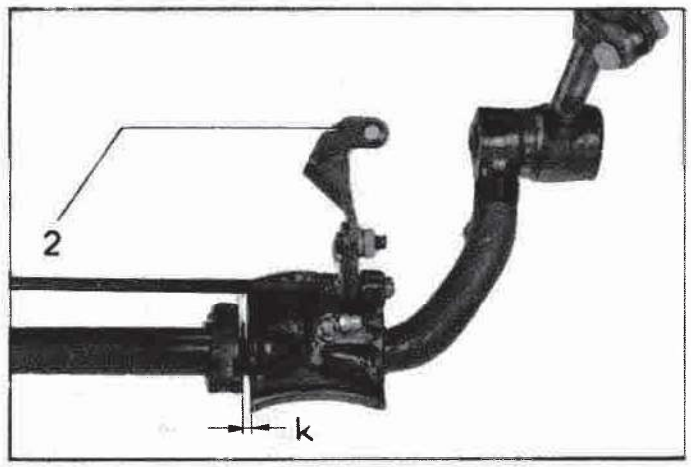
14. Régler le jeu latéral de la barre anti-roulis.

Pousser la barre pour mettre la butée droite en appui sur les coussinets du palier droit.

Déplacer la butée gauche dans le sens convenable pour obtenir un jeu k = 0,5 à 1 mm entre la butée et le coussinet inférieur du palier gauche.

Pour cela, déposer le correcteur AV

1687



Manuel 583-1

15. Régler les paliers de barre anti-roulis :

a) Placer le palier sur la barre comme indiquée sur la fig. Le maintenir dans cette position et mesurer le jeu (j) à l'aide d'un jeu de cales : soit (j) = 1,80 mm par exemple.

REMARQUE : Ces paliers sont montés avec un léger serrage. Choisir parmi les cales vendues par le Service des pièces détachées celles dont l'épaisseur sera égale à :

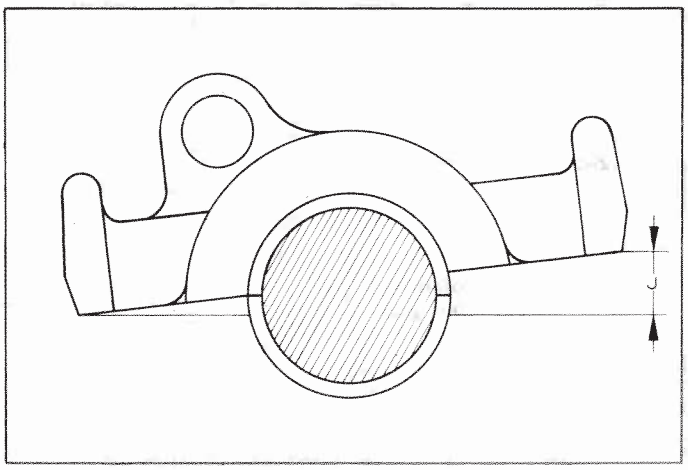
$\frac{j - 0,2}{2}$ soit dans l'exemple ci-dessus

$$\frac{1,80 - 0,2}{2} = 0,8 \text{ mm}$$

b) Enduire les coussins de graisse graphitée et monter les chapeaux de paliers.
Interposer les deux cales déterminées ci-dessus entre chapeau et palier.

c) Serrer les écrous des étriers droits à 12 mAN (1,2 m.kg).
Vérifier le couple de rotation de la barre anti-roulis. Elle doit tourner sous un effort de 2 à 3 m.kg appliqué sur la rotule. Sinon modifier l'épaisseur des cales en conséquence.

X. 51



d) Serrer les écrous des étriers gauches à 12 mAN (1,2 m.kg). Vérifier le couple de rotation de la barre anti-roulis de la même manière qu'en «c», elle doit tourner sous un effort de 4 à 6 m.kg. Sinon modifier l'épaisseur des cales.

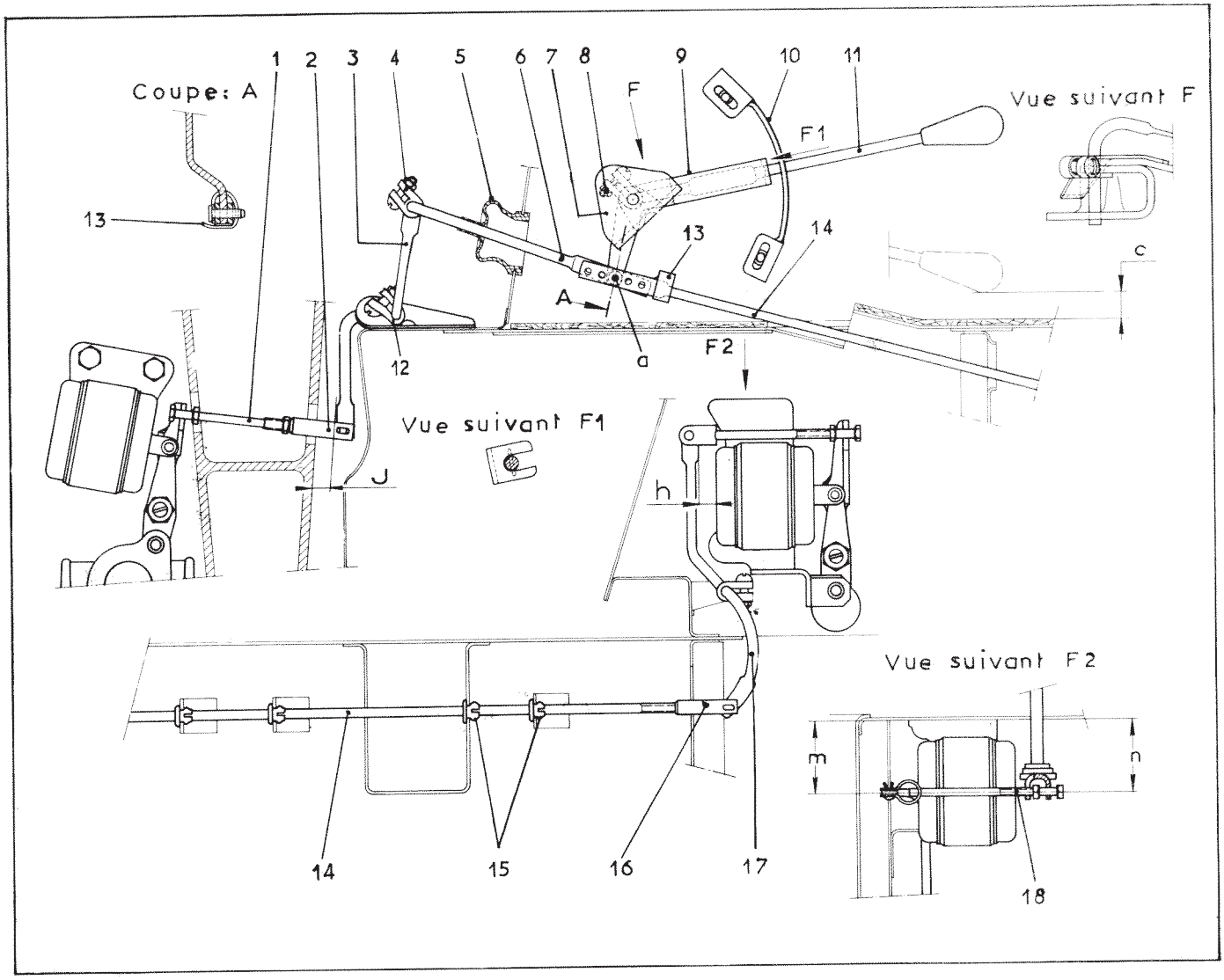
16. Monter le correcteur de hauteur.

17. Poser la tôle inférieure de protection.

http://bk23.free.fr/

V. REGLAGE DE LA COMMANDE MANUELLE DE HAUTEUR.

X. 55



18. Positionner la tige (6) de liaison avant par rapport au levier de renvoi (9).

Déterminer le trou «a» de la tige qui permet d'obtenir une cote $J \pm 7{,}5\ ^{+1}_{0}{}^{,5}$ mm

Si les trous de la tige (6) ne permettent pas de réaliser cette condition, déplacer le secteur (10) dans ses boutonnières.

19. Positionner la tige (14) de liaison arrière par rapport au levier de renvoi (9).

Déterminer le trou «a» de la tige qui permet d'obtenir une cote «h» $= 8\ ^{+1,5}_{0}$ mm

Si les trous de la tige (14) ne permettent pas de réaliser cette condition, visser ou dévisser la chape (16).

20. Monter l'axe d'accouplement des tiges (6) et (14) et du levier (9). Rabattre l'arrêtoir (13) qui porte cet axe comme indiqué sur la coupe A.

21. Graisser les articulations et les paliers (15) de la tige (14) (graisse à cardan).

22. Régler la position latérale des tiges de torsion avant.
L'embout (1) de barre doit être centré à 1mm près dans les trous de passage dans le support de bras.
Déplacer la barre, s'il y a lieu, après avoir desserré le collier (12).

23. Régler la position latérale des tiges de torsion arrière.
L'embout (18) doit être parallèle à la caisse
$m = n \pm 1$ mm.
Déplacer s'il y a lieu la tige de torsion (3) après avoir desserré le collier (4).

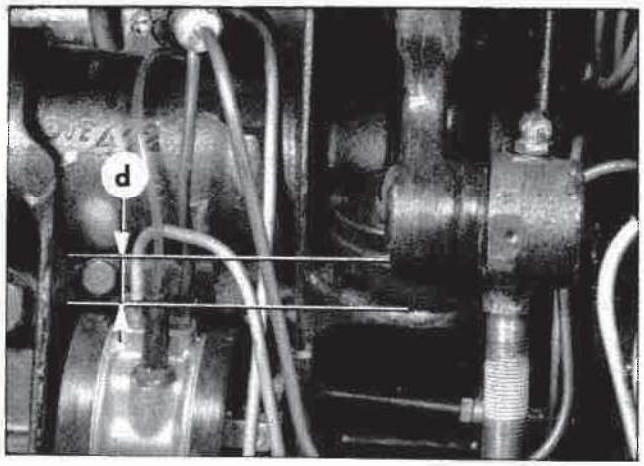
24. Régler le levier de commande.
Le levier de commande (11) étant à la position *basse*, il doit y avoir une distance $c = 10\ ^{+5}_{0}$ mm. entre la boule du levier de commande et la garniture de longeron.
Sinon, «griffer» le levier (11) pour obtenir cette cote.

25. Vérifier qu'il n'existe pas d'obstacle aux débattements des tiges de torsion avant et arrière pour venir en position *basse et haute*.

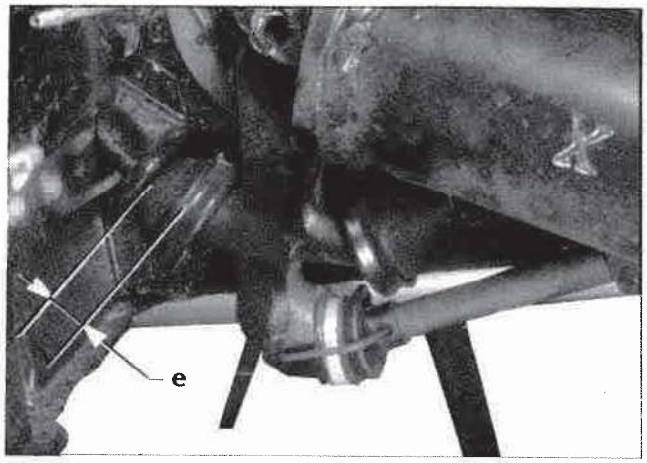
26. Vérifier le réglage des leviers (1) et (17) de commande des correcteurs.

http://bk23.free.fr/

1523



1465



NOTA : - En position *basse* les sphères de suspension doivent être libérées.

En position *haute* les butées de caoutchouc sont écrasées.

La distance entre le bord de la coupelle et la face d'appui sur la butée tôle doit être de :

d = 6 mm maxi à l'avant.

e = 8 mm maxi à l'arrière.

http://bk23.free.fr/