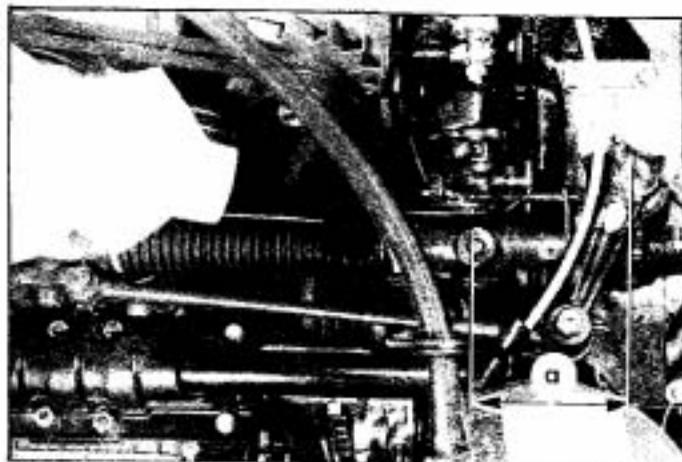


VEHICULES T.T.

3525



I. REGLAGE DE LA POSITION LATÉRALE DE LA DIRECTION

1. Mettre l'avant du véhicule sur cales.
(Support 2505-T)
Déconnecter la borne négative de la batterie.
2. Déposer :
 - la roue de secours,
 - les ailes avant,
 - la batterie, le bac et son support, si celle-ci est placée à gauche.

3. Desserrer les vis de fixation des chapeaux de palier. Déplacer la direction dans ses paliers pour obtenir la cote :

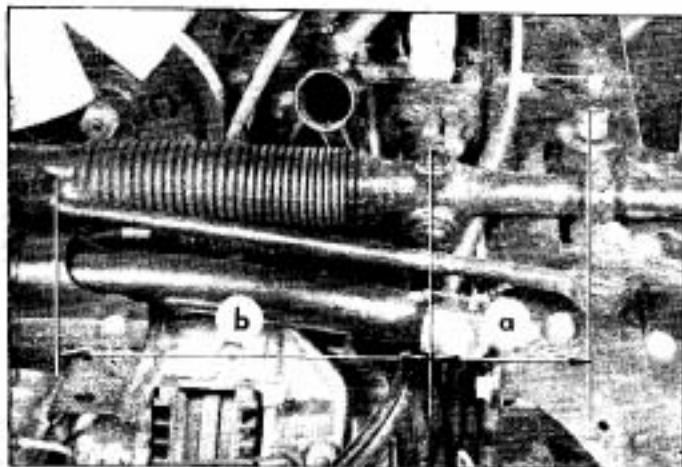
$$a = 122,3 \pm 2,5 \text{ mm}$$
 (distance entre l'axe du relais gauche et l'axe du bouchon du poussoir de crémaillère prise perpendiculairement à l'axe du véhicule).
Serrer les vis de fixation des chapeaux de palier

4. Vérifier la position du volant :
Faire tourner le volant pour obtenir la cote :

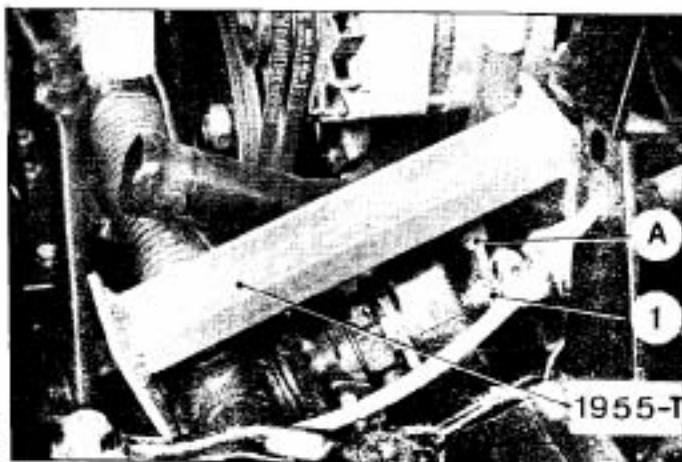
$$b = 275 \text{ mm}$$
 (distance entre l'axe du bouchon du poussoir de crémaillère et la bague extérieure du silentbloc de la barre gauche)
Dans cette position la branche du volant doit être à 30° sous l'horizontale du côté gauche.
Sinon, régler la position du volant.

Correctif N° 1 ou Manuel 583-1

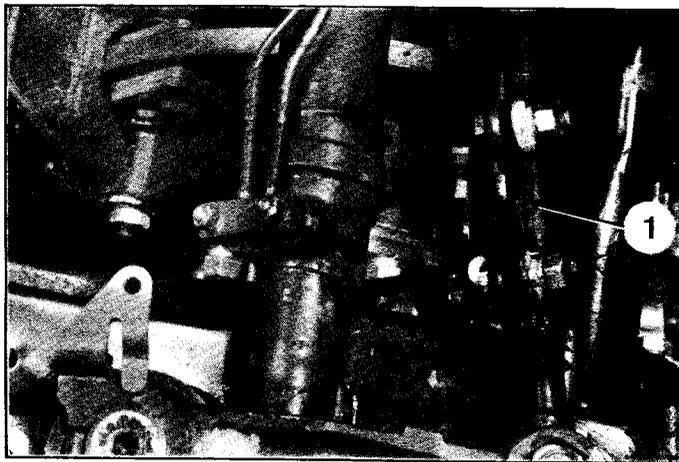
2383



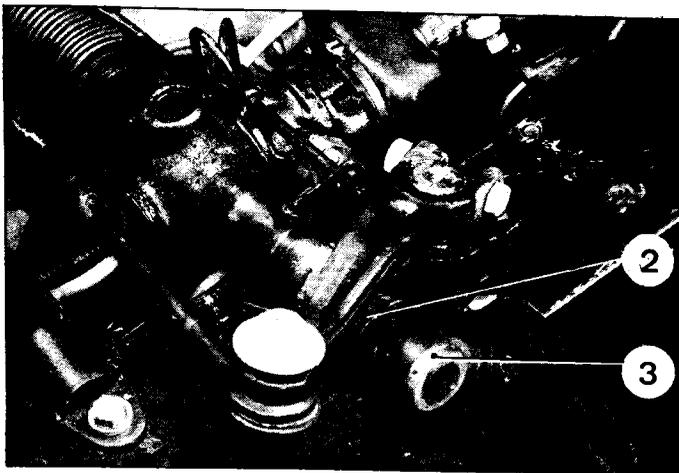
3526

II. REGLAGE DE LA POSITION ANGULAIRE DE LA DIRECTION (*Direction assistée seulement*)

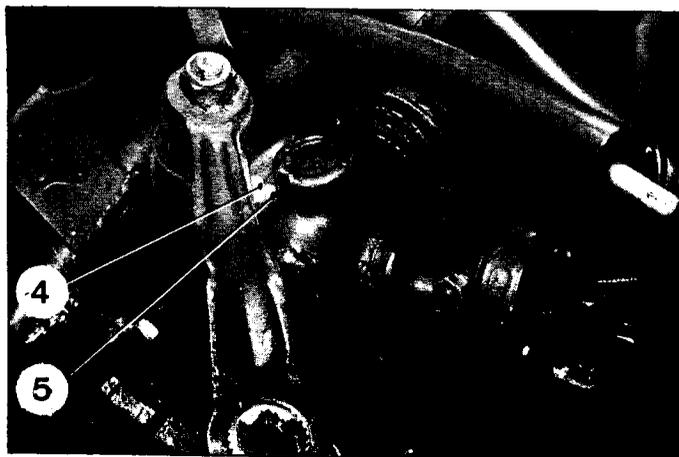
5. L'avant du véhicule étant sur cales et les vis de fixation des chapeaux de palier non bloquées, placer l'appareil 1955-T
6. Faire tourner la direction dans ses paliers pour amener le pignon de commande (1) au contact de la touche centrale A de l'appareil.
7. Serrer les vis des chapeaux de palier.
Déposer l'appareil.



3472



1139



2409

III. REGLAGE DU PARALLELISME.

8. Mettre le véhicule en *position route*, moteur tournant.
9. Utiliser une pige du commerce.
Mesurer à hauteur de l'axe des roues, la distance entre le bord des jantes, à l'arrière. Répérer les points mesurés à la craie. Faire tourner les roues d'un demi-tour et mesurer à l'avant les points repérés.
10. Il doit exister un pincement vers l'avant compris entre 2 et 4 mm. Dans le cas contraire agir sur le manchon (1). Pour cela lever le véhicule à l'avant, Desserrer les vis des colliers du manchon. Opérer par fraction de tour (1/4 de tour correspond à une variation du parallélisme de 1 mm). Contrôler à nouveau le parallélisme. Serrer les vis des colliers à 10 mAN (1 m.kg). Braquer à droite et à gauche pour s'assurer qu'il existe une garantie suffisante entre les vis, la traverse avant et le collecteur d'air.

NOTA : Pour obtenir un réglage convenable du parallélisme, il est nécessaire que les barres d'accouplement soient en bon état.

IMPORTANT : Cette opération nécessite un réglage des phares.

IV. REGLAGE DU « POINT ZÉRO »

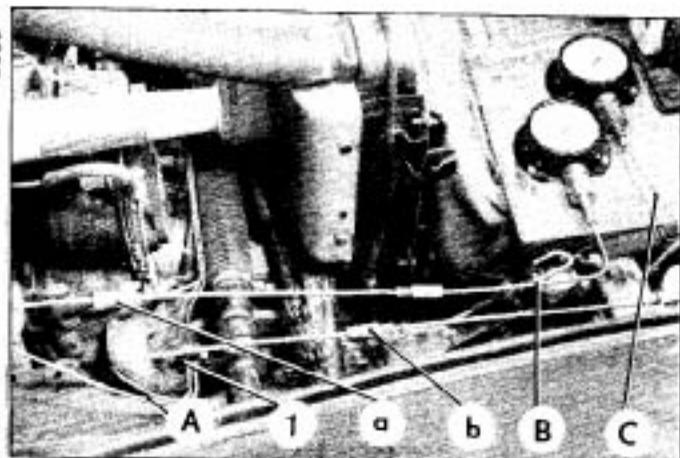
(Direction assistée seulement)

11. Deux méthodes sont possibles : voir l'opération correspondante.

V. REGLAGE DU BRAQUAGE

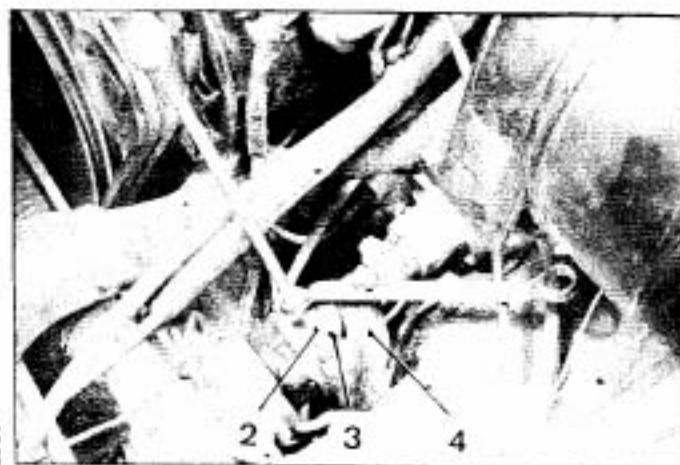
12. Mettre l'avant du véhicule sur cales.
Déposer l'aile avant droite.
13. Placer les roues dans la position de marche en ligne droite, le « point zéro » ayant été réglé.
14. Tourner le volant d'un tour et demi exactement, vers la gauche *pour une direction assistée* ou de deux tours *pour une direction non assistée*.
Approcher le bouchon de butée (3) en appui sur la crémaillère et serrer le contre-écrou (2).
Remettre la direction en ligne droite.
15. *Cas d'une direction assistée*. Tourner le volant d'un tour et demi exactement, vers la droite.
Approcher le bouchon de butée et serrer le contre-écrou.
16. *Cas d'une direction non assistée* : Tourner le volant de deux tours exactement vers la droite.
Desserrer le contre-écrou (4).
Dévisser la vis de butée (5) pour la mettre en appui sur le carter de direction et serrer le contre-écrou (4)
17. Poser l'aile droite et mettre le véhicule au sol.

2338



Correctif N° 1 au Manuel 503-1

2339



REMARQUE : Lorsque les roues sont braquées au maximum, il doit subsister une garde entre le pneu et les tôles latérales de protection du mécanisme de suspension. Si nécessaire, réduire l'angle de braquage.

VI. REGLAGE DU CROISEMENT DES PRESSIONS (Direction assistée seulement)

REMARQUE : Utiliser le banc 3654-T et ses accessoires 3655-T. (Liquide vert LHM), ou 2290-T (liquide rouge LHS 2)

- Se servir des manomètres gradués de 0 à 200 bars
 - 18. Faire tomber la pression en desserrant la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur.
 - 19. Placer un chiffon sous la bride (1) du faisceau du tube de direction, côté droit, pour éviter la projection de liquide hydraulique sur le bloc de freinage.
Déposer le faisceau de liaison hydraulique, côté embout de carter.
 - 20. Monter le faisceau A sur la bride (1) du faisceau de liaison (intercaler une plaquette porte-joints). Raccorder les extrémités «a» et «b» du faisceau A, à l'aide des tubes B et C aux deux manomètres du banc.
 - 21. Mettre le moteur en marche et serrer la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur.
Manoeuvrer la direction en braquant alternativement à gauche et à droite pour purger les canalisations des manomètres.
 - 22. Placer les roues dans la position de marche en ligne droite, le «point zéro» ayant été réglé.
 - 23. Tourner le volant très lentement à droite ou à gauche pour obtenir une différence de pression d'environ 60 bars entre les deux manomètres (Exemple : 20 bars et 80 bars).
Tourner lentement le volant dans le sens inverse et noter la pression lorsque les deux manomètres indiquent la même valeur.
Cette pression doit être de 65 ± 5 bars.
 - 24. Si la pression lue n'est pas de 65 ± 5 bars, il faut procéder au réglage du distributeur.
Arrêter le moteur. Déposer la batterie et son support si celle-ci se trouve à gauche.
Dégager le protecteur caoutchouc (4) du distributeur pour accéder aux vis de réglage (2) des tiroirs.
Desserrer le contre-écrou (3) d'une des vis (2).
- ATTENTION : Ne pas faire tourner la vis de réglage pendant le desserrage du contre-écrou.
Si la pression de croisement est trop élevée, desserrer une des vis de réglage (2) et la serrer si la pression est trop basse (Agir sur la vis par fraction de 1/12 de tour environ).
- REMARQUE : Ne lâcher le volant que lorsque les pressions sont stabilisées. Sinon un battement du volant s'amorcerait et pourrait détruire les manomètres.