

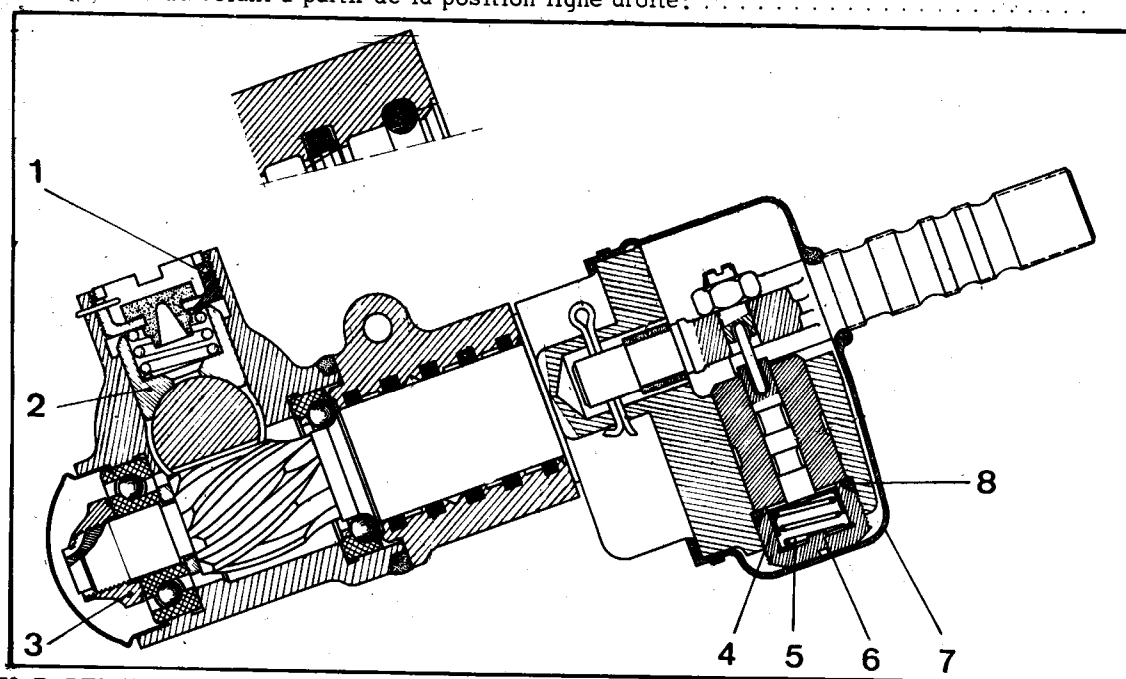
## VEHICULES T.T.

### A. DIRECTION A COMMANDE HYDRAULIQUE DE CREMAILLERE

Véhicules T.T. (DV et DT sur option)

#### I - CARACTERISTIQUES

- Pincement (vers l'avant): ..... 2 à 4 mm
- Rapport de démultiplication: ..... 1/15
- Rayon de braquage: ..... 5,50 m environ
- Angle de braquage: .....  $42^{\circ} \pm 1^{\circ}$
- Nombre de tours de volant à partir de la position ligne droite: ..... 1 tour 1/2



#### II - POINTS PARTICULIERS

##### ◆ Réglages sur véhicule :

Position latérale : distance entre l'axe du relais gauche et l'axe du bouchon (1), prise perpendiculairement à l'axe du véhicule (voir dessin page 3) :

$$\alpha = 122,5 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Réglage du parallélisme : pincement vers l'avant = 2 à 4 mm.

Réglage du point zéro : se fait sur route

Réglage du braquage :  $42^{\circ}$

Distance entre l'axe de rotule et l'axe du palier élastique de barre de direction : ... c = 402 mm (voir dessin page 3)

Serrage de l'écrou de fixation de la rotule sur le levier : ..... 40 mAN (4 m.kg)

Serrage de l'écrou (3) du roulement du pignon de commande = ..... 50 mAN (5 m.kg)

Serrage de la tige de commande sur la crémaillère = ..... 70 mAN (7 m.kg)

Serrer le bouchon (1) du poussoir (2) puis le desserrer de 1/6 de tour à l'aide de la clé MR.630-16/7

Distance de la bague anti-bruit à l'axe d'attelage =  $140 \pm 5 \text{ mm}$ .

Serrage de l'écrou de fixation de la jumelle d'attelage = ..... 40 mAN (4 m.kg)

Serrage des écrous de fixation des barres sur la jumelle = ..... 35 mAN (3,5 m.kg)

Serrage du contre-écrou de l'embout de carter = ..... 100 mAN (10 m.kg)

Garde entre pneu et tôle de protection = ..... 10 mm mini

Distance des gaines d'étanchéité par rapport à l'axe du poussoir (2).

côté gauche :  $56 \pm 2,5 \text{ mm}$

côté droit :  $574 \pm 2,5 \text{ mm}$

Longueur de la tige de commande de crémaillère, → 7/1967 ..... 460 mm  
→ 7/1967 ..... 464 mm

Diamètre de la tige du piston de commande :  
→ 7/1967 ..... 21 mm  
→ 7/1967 ..... 19 mm

**III. - REMARQUES IMPORTANTES.**

1. Avant toute intervention sur la commande hydraulique de la direction, s'assurer que les rotules des barres d'accouplement sont en bon état.

Pour cela :

Désaccoupler la barre, de la rotule sur levier de pivot (arrache-rotules 1964-T). Les rotules (sur levier de pivot et sur l'axe de relais) doivent articuler sans accrochage et sans point dur, même dans les débattements maximaux.

Si la rotule accroche, il faut remplacer :

- soit le levier de pivot
- soit l'ensemble levier inférieur de relais et barre

2. Si la direction présente des « fuites »,

Il peut s'agir :

1°) D'une fuite provoquant un bruit ressemblant à un échappement de gaz.

Désaccoupler le faisceau de commande de crémaillère, de l'embout de carter. Obturer les orifices de la bride au moyen d'une plaquette tôle en intercalant une plaquette-joints.

a) si la fuite subsiste, elle provient du raccord orientable, il faut le remplacer ou le réparer.

b) si la fuite a disparu, elle provenait de la commande hydraulique de la crémaillère. Il faut remplacer celle-ci ou la réparer.

2°) D'une fuite provoquant un gonflement de la gaine d'étanchéité, puis un écoulement extérieur de liquide. Il faut réviser la direction.

3. Si la direction présente un dur irrégulier de fonctionnement ou un dur à l'attaque du braquage :

1°) Vérifier que la direction est bien alignée

Position latérale

Position angulaire

2°) Régler le croisement des pressions.

4. Si la direction « claque » il faut régler le croisement des pressions

Le claquement peut également provenir :

- d'un jeu de l'axe d'attelage du piston à la tige de commande de crémaillère,
- d'un jeu excessif du guide poussoir de crémaillère.
- d'un point dur des tiroirs ou des dash-pots,

Dans ces cas, il faut réviser la direction.

5. Si la direction « bat » en ligne droite : (se reporter à la figure page 1).

1°) Vérifier le croisement des pressions

2°) Vérifier les ensembles bouchons (6) et coupelles (4).

Déposer la batterie et son bac.

Dégager la gaine d'étanchéité (7) du raccord orientable pour accéder aux bouchons (6)

Faire tomber la pression.

Déposer les bouchons (6), ne pas mélanger les pièces : chaque coupelle (4) est appariée avec son bouchon (6).

Dégager la coupelle et son ressort (5). Vérifier qu'elle ne gripe pas dans l'alésage du bouchon. Si nécessaire éliminer à l'aide d'un petit grattoir la bavure pouvant exister dans le bouchon.

Dans le cas des rayures peu profondes sur la coupelle, un très léger toilage au papier abrasif n° 600 est toléré.

Nettoyer soigneusement les pièces.

Dans le cas où la coupelle (4) serait hors d'usage, remplacer l'ensemble bouchons et coupelles.

Monter les ensembles bouchons-coupelles et ressorts. Intercaler un joint (8). Serrer, modérément les bouchons à 10. mAN (1 m.kg) et régler le croisement des pressions.

# VEHICULES DV - DT

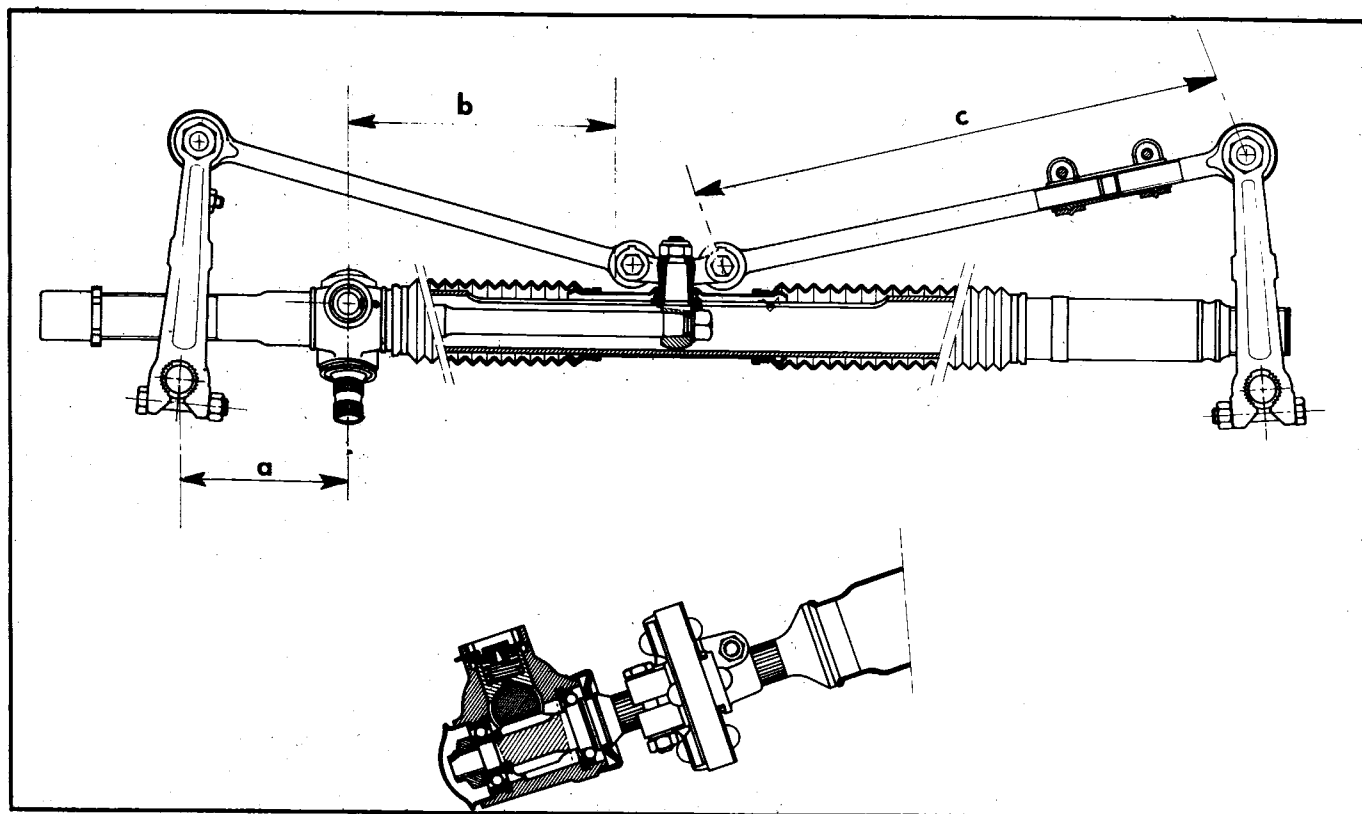
(sans option)

## B. DIRECTION A COMMANDE MECANIQUE DE LA CREMAILLERE

### I. CARACTERISTIQUES

- Parallélisme .....	pincement 2 à 4 mm
- Rapport de démultiplication .....	1/20
- Rayon de braquage .....	5,50 m environ
- Angle de braquage .....	42° 0'
	- 1°
- Nombre de tours à partir de la position ligne droite .....	2 tours

D. 44-4



### II. POINTS PARTICULIERS

#### 1. Réglages sur véhicule.

Position latérale : distance entre l'axe du relais gauche et l'axe du bouchon de poussoir, prise perpendiculairement à l'axe du véhicule :

$$a = 122,5 \pm 2,5 \text{ mm}$$

La branche du volant étant à 30° sous l'horizontale du côté gauche, la distance, entre l'axe du bouchon de poussoir et la bague extérieure du silentbloc, doit être de : .....  $b = 275 \text{ mm}$

Pincement à l'avant ..... = 2 à 4 mm

Réglage du braquage ..... = 42° 0' - 1°

Serrage des vis de fixation des leviers sur axe de relais ..... = 25 mAN (2,5 m.kg).

#### 2. Remise en état.

Longueur des barres de direction entre axe de rotule et axe de palier élastique : .....  $c = 402 \text{ mm}$

Serrage de l'écrou du levier sur rotule de barre ..... = 40 mAN (4 m.kg).

Serrage de l'écrou du poussoir de crémaillère ..... = 50 mAN (5 m.kg)

Desserrer ensuite de 1/6 de tour.

Serrage de l'écrou du pignon de commande ..... = 50 mAN (5 m.kg)

Serrage de l'écrou de jumelle centrale ..... = 40 mAN (4 m.kg).

Serrage des écrous des axes de barres sur jumelle centrale ..... = 35 mAN (3,5 m.kg)