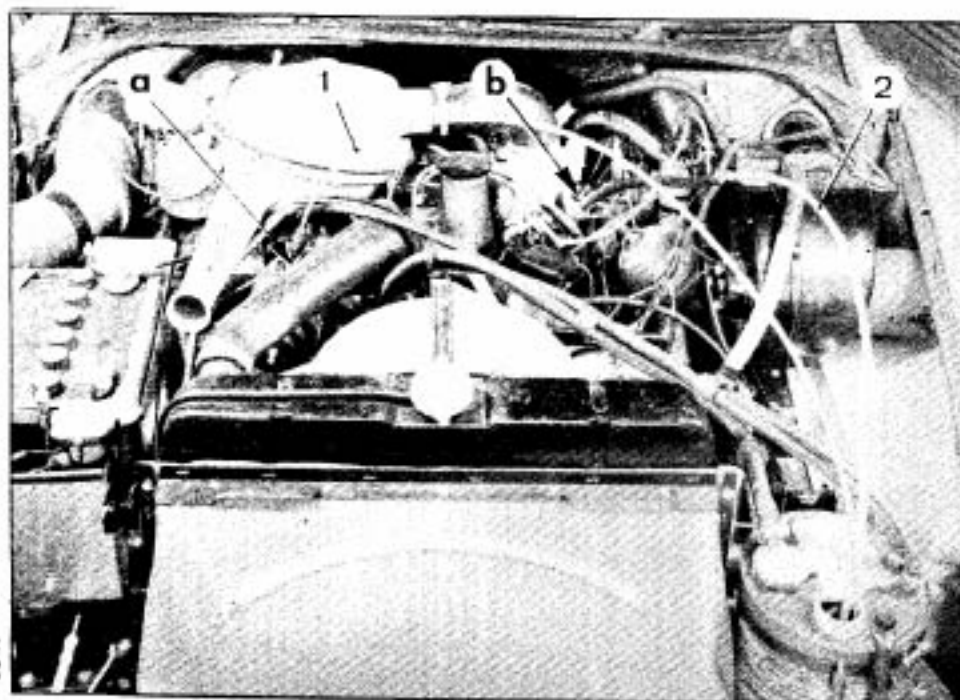


VEHICULES T.T.

A. PURGE DES FREINS



I. PURGE DES FREINS AVANT

Cette purge doit être faite sans pression afin d'éviter l'émulsion du liquide et, par conséquent, la formation éventuelle de poche d'air dans le circuit.

1. Moteur à l'arrêt, desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
2. Placer le levier de commande manuelle des hauteurs en position basse.
(Cette opération n'est pas nécessaire sur les véhicules sortis depuis Décembre 1967 et sur les véhicules DV et DT).
3. Sur véhicules *hvm* :
Dégager la tuyauterie souple, des vis de purge des blocs de freinage.
Raccorder ces vis au réservoir au moyen de tubes de purge flexibles.
4. Sur véhicules *bh* :
Monter un tube flexible de purge :
 - sur la vis de purge arrière du régulateur centrifuge en « a » (pour purger l'avant droit) (tube (1)),
 - sur la commande de ralenti accéléré en « b » (pour purger l'avant gauche) (tube (2)).
5. Sur véhicules *DX, IE et DJ, IE sortis depuis 2/ 1971 et véhicules DX, DJ, DY sortis depuis 9/ 1971* :
Dégager la tuyauterie souple, de la vis de purge du bloc de freinage droit.
Monter un tube flexible de purge sur :
 - la vis de purge du bloc de freinage droit, (pour purger l'avant droit).
 - la vis de purge arrière du régulateur centrifuge en « a » (pour purger l'avant gauche).

6. Faire plonger les tubes (1) et (2) dans le réservoir de liquide hydraulique.
7. Maintenir la pédale de frein enfoncée.
Desserrer les deux vis de purge avant (le liquide sous pression contenu dans l'accumulateur de frein s'écoule).
8. Placer la commande manuelle des hauteurs en position haute.
(Cette opération n'est pas nécessaire sur les véhicules sortis depuis Décembre 1967 et sur les véhicules DV et DT).
9. La pédale de frein étant enfoncée, mettre le moteur en marche.
Serrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
Laisser couler le liquide par les tubes flexibles jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulle d'air.
A ce moment, serrer les vis de purge.
10. Relâcher la pédale de frein et déposer les tubes flexibles (1) et (2).
11. Vérifier l'étanchéité des vis de purge en appuyant à fond sur la pédale de frein.
12. Arrêter le moteur.
13. Mettre en place les protecteurs caoutchouc ou les tuyauteries souples sur les vis de purge.

II. PURGE DES FREINS ARRIERE

1. Placer le véhicule sur une fosse ou un élévateur.
Caler les roues avant du véhicule.

2. Placer le levier de commande manuelle des hauteurs en *position basse*. Attendre l'affaissement complet du véhicule, puis placer le levier en *position haute*.

3. Raccorder chaque vis de purge (1) à un récipient propre, à l'aide de tubes de purge souples.
Desserrer les vis de purge (1).

4. Faire maintenir la pédale de frein enfoncée, par un aide.

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti.

Lorsque le liquide s'écoule sans bulle d'air dans les tubes souples, serrer les vis de purge (1) et déposer les tubes.

5. Laisser remonter la pédale de frein.

Placer le levier de commande manuelle des hauteurs en *position route*.

Accélérer le moteur pour rétablir la pression dans le circuit de suspension.

6. Appuyer à fond sur la pédale de frein et vérifier l'étanchéité des vis de purge.

Mettre en place les protecteurs caoutchouc sur les vis de purge.

7. Moteur toujours en marche :

Etablir le niveau du réservoir de liquide pour circuit hydraulique (le levier de commande manuelle des hauteurs étant en *position haute*).

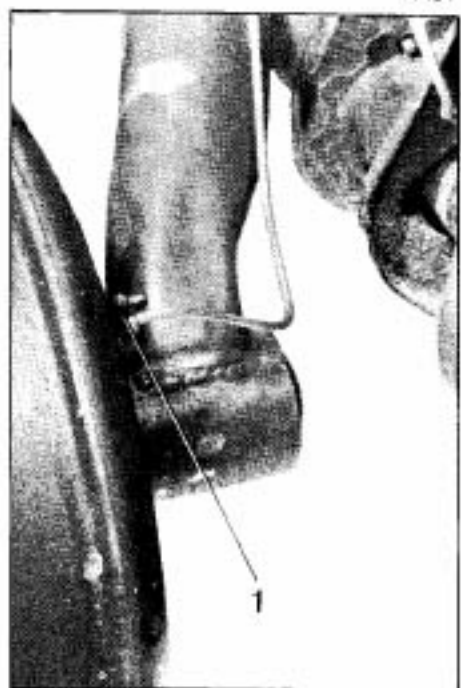
Liquide synthétique LHS2 → 9/1966

Liquide minéral LHM → 9/1966

8. Placer le levier de commande manuelle des hauteurs en *position route*.

Arrêter le moteur.

4431



8829



VEHICULES T.T. sauf DV - DT

B. COMMANDE DE FREINAGE PAR PEDALIER.

I - REGLAGE DE LA REPARTITION DE FREINAGE.

REMARQUE : Utiliser le banc 2290-T (Véhicules utilisant le liquide synthétique LHS 2 repéré rouge) ou le banc 3654-T (Véhicules utilisant le liquide LHM repéré vert). Brancher le manomètre gradué de 0 à 100 bars.

1. Déposer l'aile arrière gauche. Déposer la tôle de protection du mécanisme de suspension. Placer la commande manuelle de hauteur en position basse.
2. Déposer la patte de maintien (4) du faisceau. Désaccoupler le tube (1) (vers le pédalier de freinage), du raccord (2) quatre voies. Replier ce tube (1) au raccord «b» de la pompe à l'aide d'un tube.

Obturer l'orifice du raccord (2) à l'aide d'un bouchon.

Déposer le plancher de pédale et la pédale.

3. Pomper pour monter en pression jusqu'à 100 bars environ. Desserrer doucement la vis de purge «c» de la pompe afin de faire tomber la pression à 60 bars. Mesurer la cote «m1» à l'aide d'un pied à coulisse (m1 = distance entre l'extérieur du têtton et l'extérieur du galet).

4. Faire tomber la pression.

5. Pomper de nouveau pour amener la pression à 60 bars.

Mesurer la nouvelle cote «m2».

6. a) Faire la moyenne des deux cotes relevées

$$m3 = \frac{m1 + m2}{2}$$

- b) Pour obtenir la cote de réglage «a» (Distance entre l'axe du têtton et l'axe du galet), il faut retrancher de la cote m3 :

- le demi-diamètre du têtton soit :

$$\frac{6,35}{2} = 3,175 \text{ mm}$$

- plus le demi-diamètre du galet soit :

$$\frac{11}{2} = 5,5 \text{ mm}$$

- soit au total 8,675 mm

$$a = m3 - 8,675 \text{ mm}$$

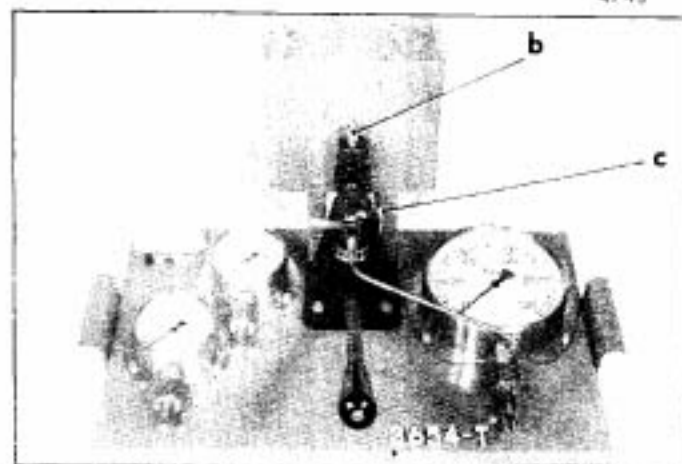
- c) si la cote «a» ainsi trouvée n'est pas égale à $14 \pm 0,25 \text{ mm}$, agir sur la vis (3).

7. Faire tomber la pression en desserrant la vis de purge «c» du banc.

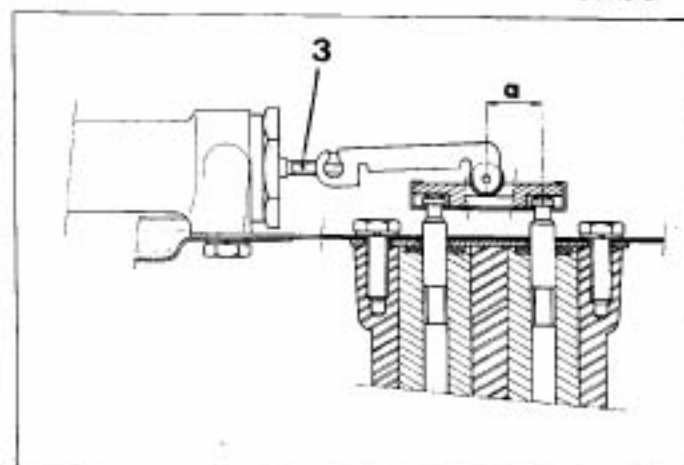
8. Remettre en place le plancher de pédale, la pédale et la garniture simili.

9. Désaccoupler le tube reliant la pompe au tube (1) d'alimentation du pédalier de freinage. Déposer le bouchon d'obturation du raccord trois voies (2) et accoupler le tube (1) au raccord (2). Poser la patte de maintien (4) du faisceau.

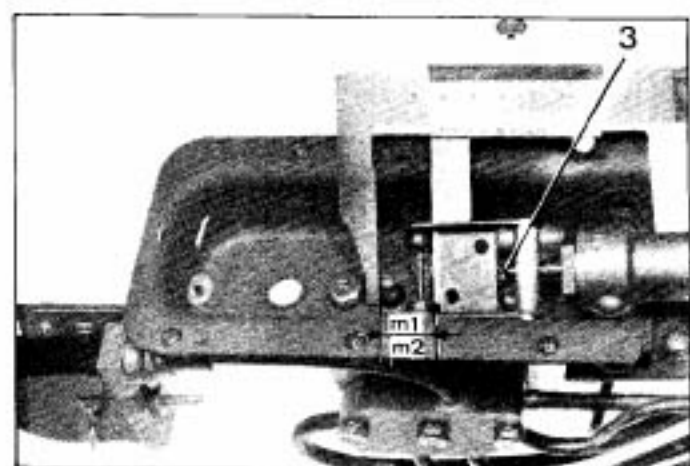
4745

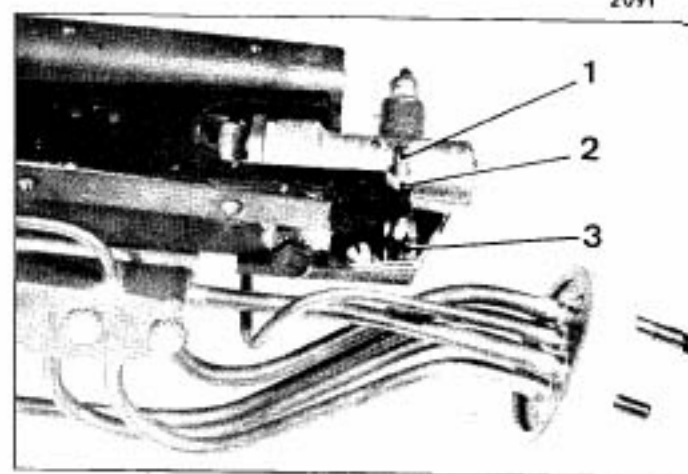
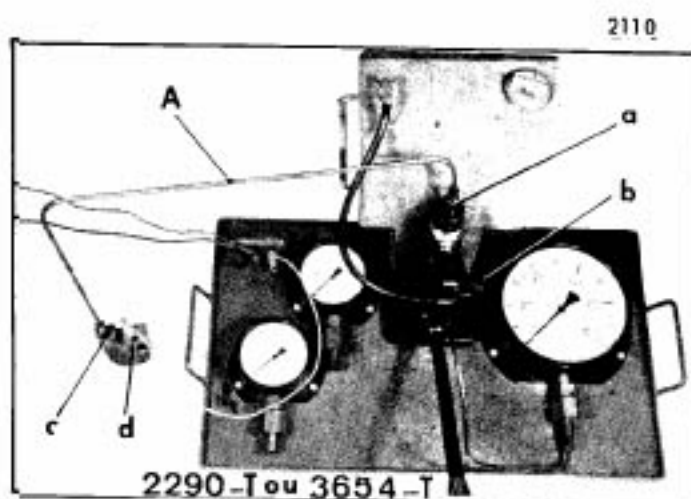


D. 45-2



3171





10. Monter la tôle latérale de protection de mécanisme de suspension.
11. Mettre le moteur en marche et placer la commande manuelle de hauteur en position *baute*.
12. Purger les freins (Voir même Op. Chapitre A)
Poser l'aile arrière gauche.

II - VERIFICATION DU MANO-CONTACT.

Employer le banc 2290-T (Véhicules utilisant le liquide LHS 2 repéré rouge) ou le banc 3654-T (Véhicules utilisant le liquide LHM repéré vert).
Brancher le manomètre gradué de 0 à 100 bars.

13. Relier l'orifice « c » du mano-contact à l'orifice « a » de la pompe à l'aide du tube A.

Connecter les fiches verte et bleue des fils électriques livrés avec le banc, aux bornes de couleurs correspondantes.

Brancher les pinces « crocodile » de ces fils aux bornes d'une batterie d'accumulateurs de 12 volts. A l'aide du fil jaune, raccorder la fiche « d » du mano-contact à la borne libre du banc.

Le voyant lumineux doit s'allumer, sinon le mano-contact est défectueux.

14. Serrer la vis de purge « b » et pomper pour faire monter progressivement la pression jusqu'à 100 bars.

La lampe doit s'éteindre entre 60 et 70 bars.

Desserrer légèrement la vis de purge « b » la pression descend. La lampe doit s'allumer entre 70 et 60 bars. Dans le cas contraire le mano-contact est à remplacer.

15. Faire tomber la pression en desserrant la vis de purge « b ».

Débrancher la batterie.

Déposer le faisceau électrique et le tube A.

REMARQUE : Il est possible d'effectuer cette opération sur véhicule.

III - REGLAGE D'UN CONTACTEUR DE STOP.

16. Déposer le plancher de pédale.

Connecter une lampe-témoin entre le contacteur et la masse

Agir sur la vis de réglage (1) jusqu'à obtenir l'extinction de la lampe-témoin.

Visser alors la vis de réglage (1) de un tour exactement et bloquer le contre-écrou (2).

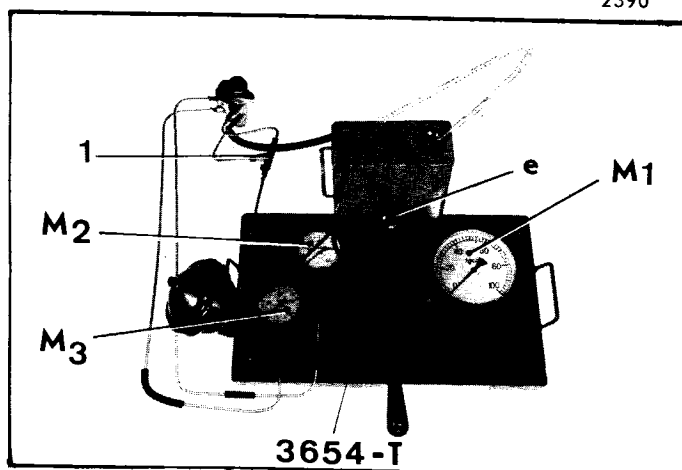
REMARQUE : La vis doit être perpendiculaire et sensiblement au milieu de la lamelle (3); si nécessaire griffer l'extrémité du palonnier.

17. Poser le plancher de pédale.

VEHICULES DV - DT

C - COMMANDE DE FREINAGE PAR DOSEUR

NOTA : Ces véhicules utilisent du liquide hydraulique *minéral LHM*. Le réservoir principal est *peint en vert*, et les organes sont *peints ou repérés en vert*.



I - CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE LA COMMANDE

REMARQUE IMPORTANTE :

Utiliser uniquement le banc 3654-T prévu pour le liquide minéral LHM (*ce banc est peint en vert*) et ses accessoires 3655-T (*les tubes et manomètres portent un repère vert*).

1. Relier l'orifice (e) de la pompe du banc, à l'orifice d'alimentation d'un accumulateur de frein « type break ».
Relier l'orifice d'utilisation de cet accumulateur, au raccord 3 voies (1).

2. Relier les 2 autres sorties du raccord 3 voies (1) aux orifices (c) et (d) d'alimentation de la commande de frein.

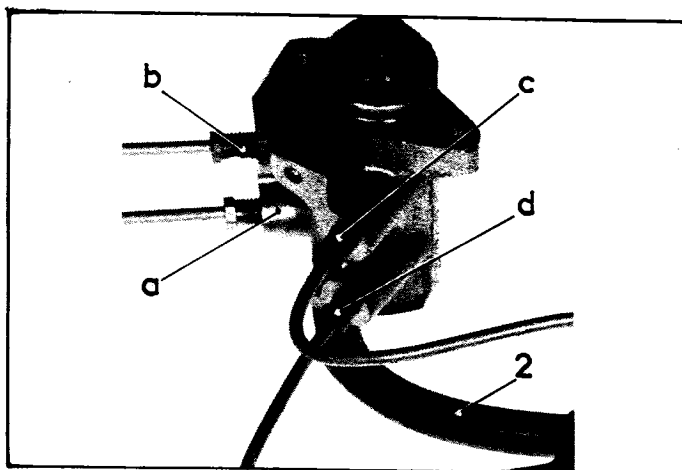
Relier l'orifice d'échappement de la commande, au réservoir du banc, à l'aide d'un tube (2) transparent de préférence.

Relier l'orifice d'alimentation (b) des freins AV. au manomètre (M2) et l'orifice d'alimentation (a) des freins AR au manomètre (M3).

3. Serrer la vis de purge du banc et faire monter la pression jusqu'à 100 bars (manomètre M1).

4. Appuyer sur la commande et observer les manomètres (M2) et (M3). La pression doit d'abord monter dans le manomètre (M2), elle doit être constamment supérieure à celle lue sur le manomètre (M3) de 5 bars environ.

Cesser la poussée sur la commande, la pression doit retomber à zéro.

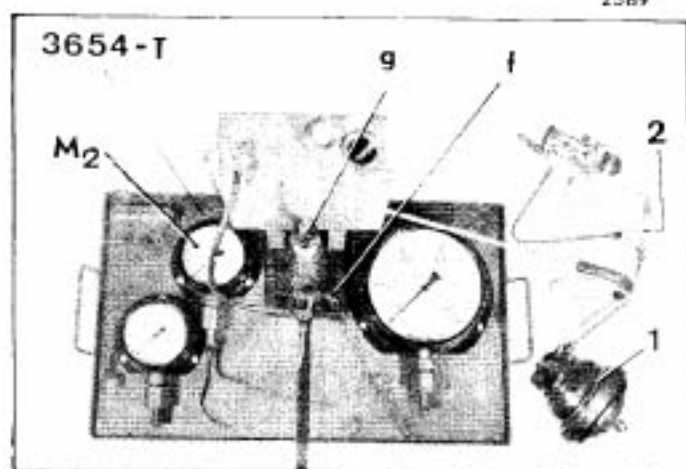


REMARQUE : Après un certain temps d'utilisation, les manomètres (M2) et (M3) peuvent perdre de leur sensibilité.

Il est conseillé d'effectuer une 2ème lecture en intervertissant les tuyaux arrivant aux manomètres (M2) et (M3) et de faire la moyenne des 2 lectures.

II - CONTROLE DE L'ETANCHEITE DE LA COMMANDE.

2389



REMARQUE IMPORTANTE : Utiliser uniquement le banc 3654-T spécial pour liquide minéral LHM (ce banc est peint en vert) et ses accessoires 3655-T (les tubes et manomètres portent un repère vert).

5. Relier l'orifice (g) de la pompe du banc, à l'orifice d'alimentation d'un accumulateur de frein (1) (type break).

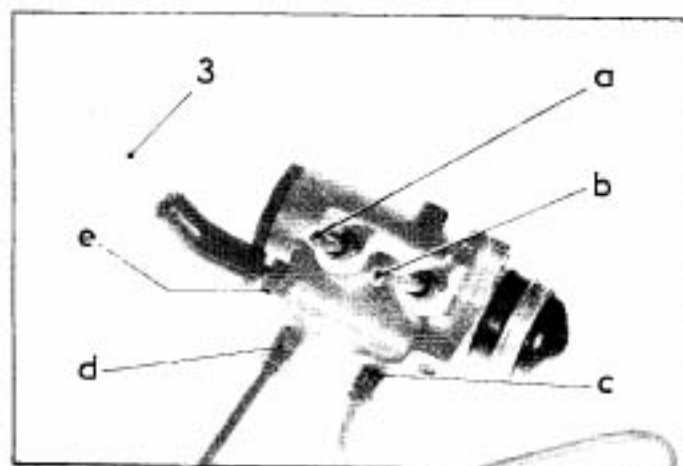
Relier l'orifice d'utilisation de l'accumulateur (1), au raccord 3 voies (2).

6. Relier les 2 autres orifices du raccord 3 voies (2) aux orifices (c) et (d) de la commande de frein.

Obruer les orifices (a) et (b) de la commande à l'aide de bouchons.

Relier l'orifice d'échappement (e) de la commande, au réservoir du banc, à l'aide d'un tube transparent (3).

7. Serrer la vis de purge (f) du banc et pomper pour faire monter la pression jusqu'à 100 bars environ (manomètre M2).



8. Appuyer plusieurs fois sur la commande pour la purger. Déposer le tube (3).

9. Pomper pour obtenir une pression de 140 bars (manomètre M2). Observer ce manomètre.

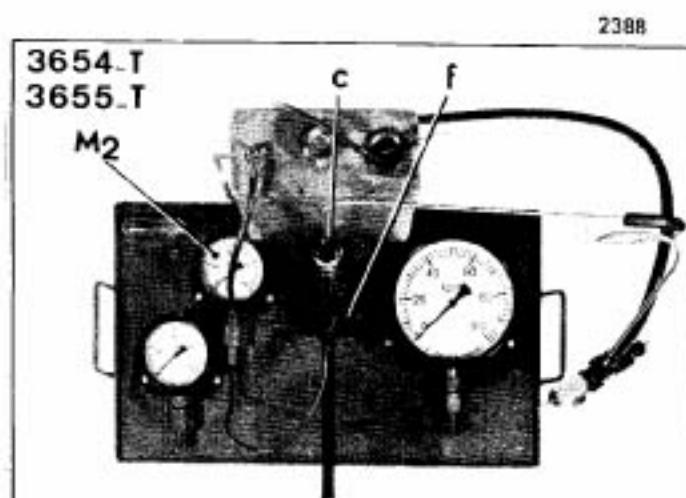
Après une minute, la pression doit encore être supérieure ou égale à 120 bars.

On ne doit pas constater d'écoulement par l'orifice (e) d'échappement, ni par l'orifice de retour de fuite.

Sinon il faut remplacer la commande.

III - CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE LA VANNE DE SECURITE.

REMARQUE IMPORTANTE : Utiliser uniquement le banc 3654-T spécial pour liquide minéral LHM (ce banc est peint en vert) et ses accessoires 3655-T (les tubes et manomètres portent un repère vert).



10. Relier l'orifice (a) d'alimentation de la vanne de sécurité à l'orifice (c) de la pompe du banc.

Obturer l'orifice (d) à l'aide d'un bouchon.

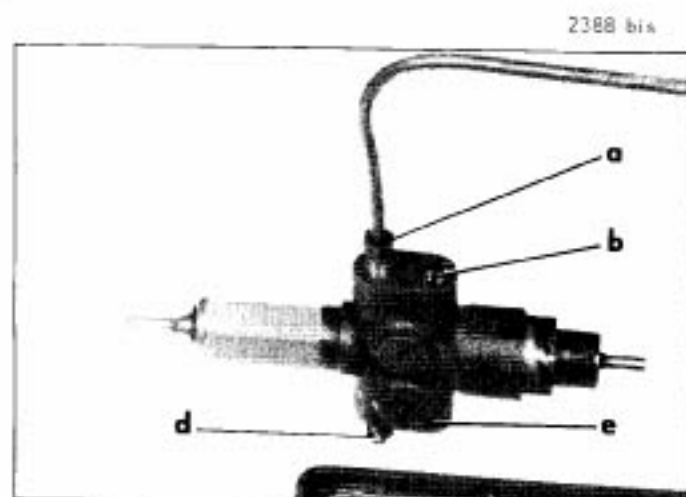
11. Serrer la vis (f) de purge du banc et pomper pour faire monter progressivement la pression (manomètre M2) On doit obtenir un écoulement du liquide par les orifices (b) et (c) pour une pression inférieure ou égale à 90 bars.

12. Desserrer légèrement la vis (f) de purge pour faire diminuer progressivement la pression.

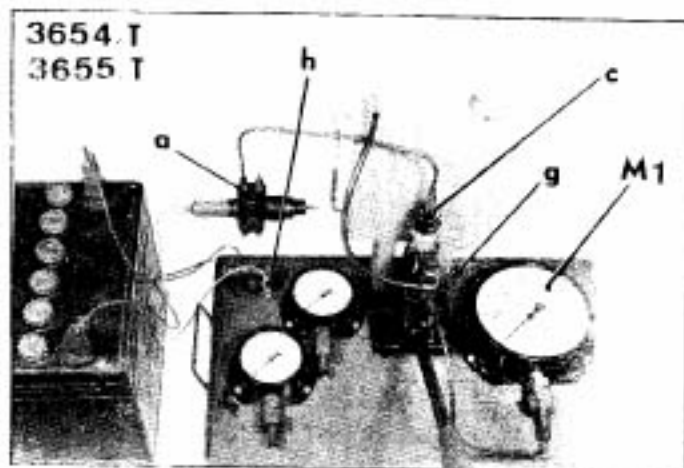
L'écoulement par les orifices (b) et (c) doit cesser pour une pression supérieure à 70 bars.

13. Si la valeur trouvée au §11 est supérieure à 90 bars, il faut diminuer l'épaisseur de la rondelle d'appui du ressort.

14. Si la valeur trouvée au § 12 est inférieure à 70 bars, il faut augmenter l'épaisseur de la rondelle d'appui du ressort.



IV - CONTROLE DU MANO-CONTACT DE LA VANNE DE SECURITE.



REMARQUE IMPORTANTE : Utiliser uniquement le banc 3654-T spécial pour liquide minéral LHM (Ce banc est peint en vert) et ses accessoires 3655-T. (les tubes et manomètres portent un repère vert).

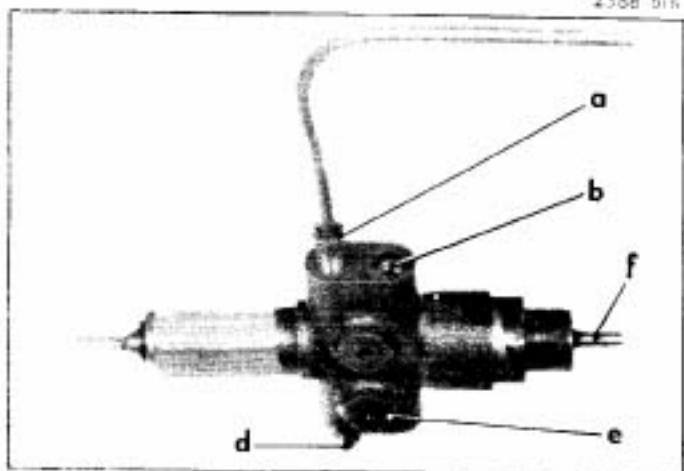
15. Relier l'orifice (a) d'alimentation de la vanne de sécurité, à l'orifice (c) de la pompe au banc. Obturer les trois autres orifices (b, d, e) de la vanne, à l'aide de bouchons.

16. Connecter la fiche du mano-contact à la borne (h) du banc, et les deux autres fils du banc aux bornes d'une batterie. La lampe doit s'allumer sur le voyant du banc.

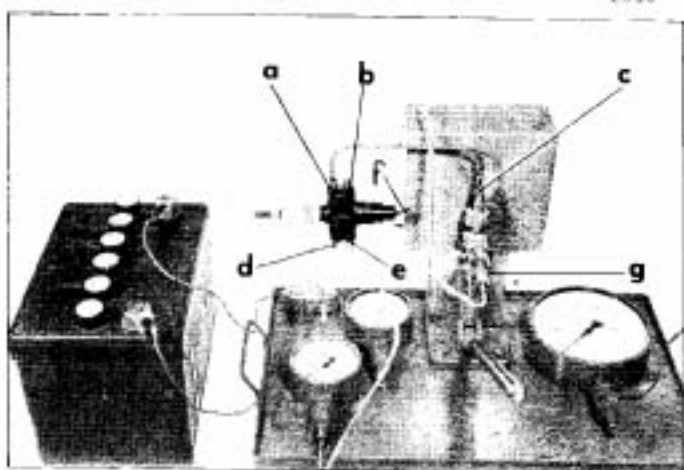
17. Serrer la vis (3) de purge du banc et pomper pour faire monter progressivement la pression (manomètre M1) jusqu'à l'extinction de la lampe-témoin. Cette extinction doit se produire entre 55 et 85 bars.

18. Faire monter la pression jusqu'à 100 bars environ, puis deserrer lentement la vis de purge pour faire diminuer progressivement la pression. La lampe témoin doit s'allumer pour une pression comprise entre 85 et 55 bars (manomètre M1). Si les valeurs trouvées sont en dehors des limites citées, il faut remplacer le mano-contact.

2388 bis



V - CONTROLE DE L'ETANCHEITE DE LA VANNE DE SECURITE.



19. Relier l'orifice (a) d'alimentation de la vanne de sécurité, à l'orifice (c) de la pompe au banc. Obturer les orifices (b, d, e) à l'aide de bouchons. Serrer la vis (g) de purge du banc et faire monter la pression à 175 bars. Cette pression étant maintenue pendant une minute, au bout de ce temps, on ne doit constater aucune fuite par l'orifice (f), sinon la vanne est à remplacer.

2386