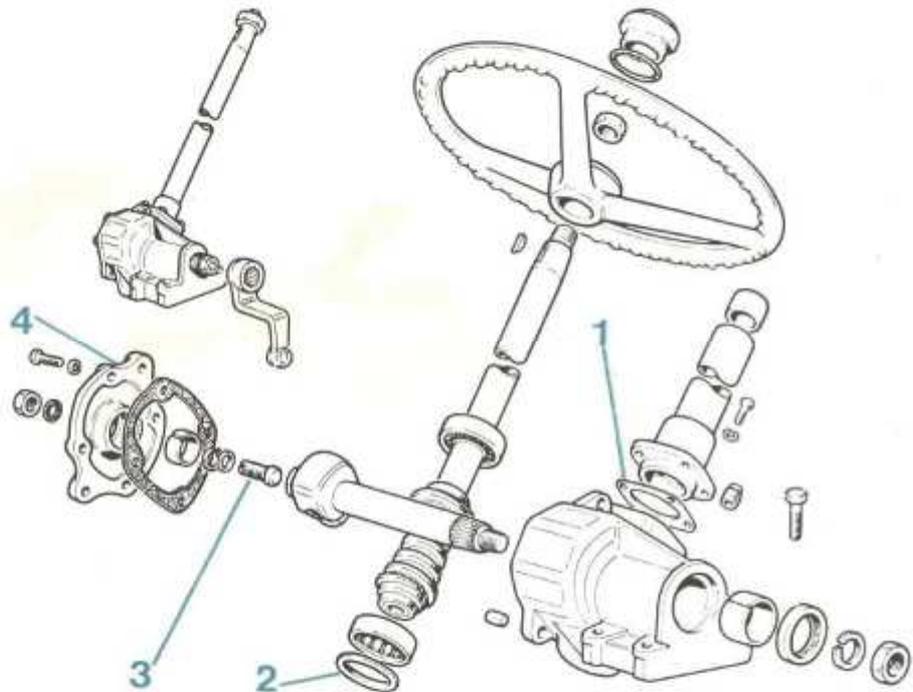


III. direction train avant

boîtier de direction

La direction est du type à vis globique et galet de roulement, donc de conception classique ne présentant pas de difficultés pour le démontage.

FIG. 51



Au cours d'une éventuelle révision du boîtier, tenir compte des valeurs d'ajustement figurant sur le tableau ci-après :

CONTROLE DES ORGANES DU BOITIER DE DIRECTION	Cotes en mm (au montage)		Limite d'usure (mm)
	mini	maxi	
Alésage des bagues du boîtier de direction	34,925	34,950	—
Diamètre de l'arbre porte-galet	34,875	34,900	—
Jeu entre bagues de boîtier et arbre	0,025	0,075	0,15
Alésage de la bague du couvercle du boîtier	34,912	34,937	—
Jeu entre bague de couvercle et arbre	0,012	0,062	0,15

NOTA :

La bague du couvercle latéral du boîtier de direction doit être emmanchée avec un serrage de 0,013 à 0,063 mm.

Pour le remontage du boîtier, il y a lieu de procéder au centrage de la vis globique en agissant à la fois :

— sur l'épaisseur des cales supérieures du chapeau de boîtier (1 Fig. 51).

— sur le nombre de rondelles de calage (2 Fig. 51) placées sous le roulement inférieur de la vis, en se rappelant que ces deux types de cales interviennent à la fois pour le centrage de la vis et pour le réglage des roulements.

Il y a donc lieu de procéder par essais successifs, et en utilisant du minium pour contrôler l'engrènement de la vis et du galet.

Précisons que les roulements de la vis globique doivent être calés de telle sorte que le couple de rotation soit de 0,05 à 0,1 m.daN.

Enfin, il est nécessaire de régler le jeu à l'engrènement en serrant la vis (3) placée sur le couvercle latéral (4) du boîtier, de manière que ce jeu soit le plus réduit possible dans la zone correspondante aux roues en ligne droite, et aussi pour une rotation d'environ 30° de part et d'autre du volant de direction.

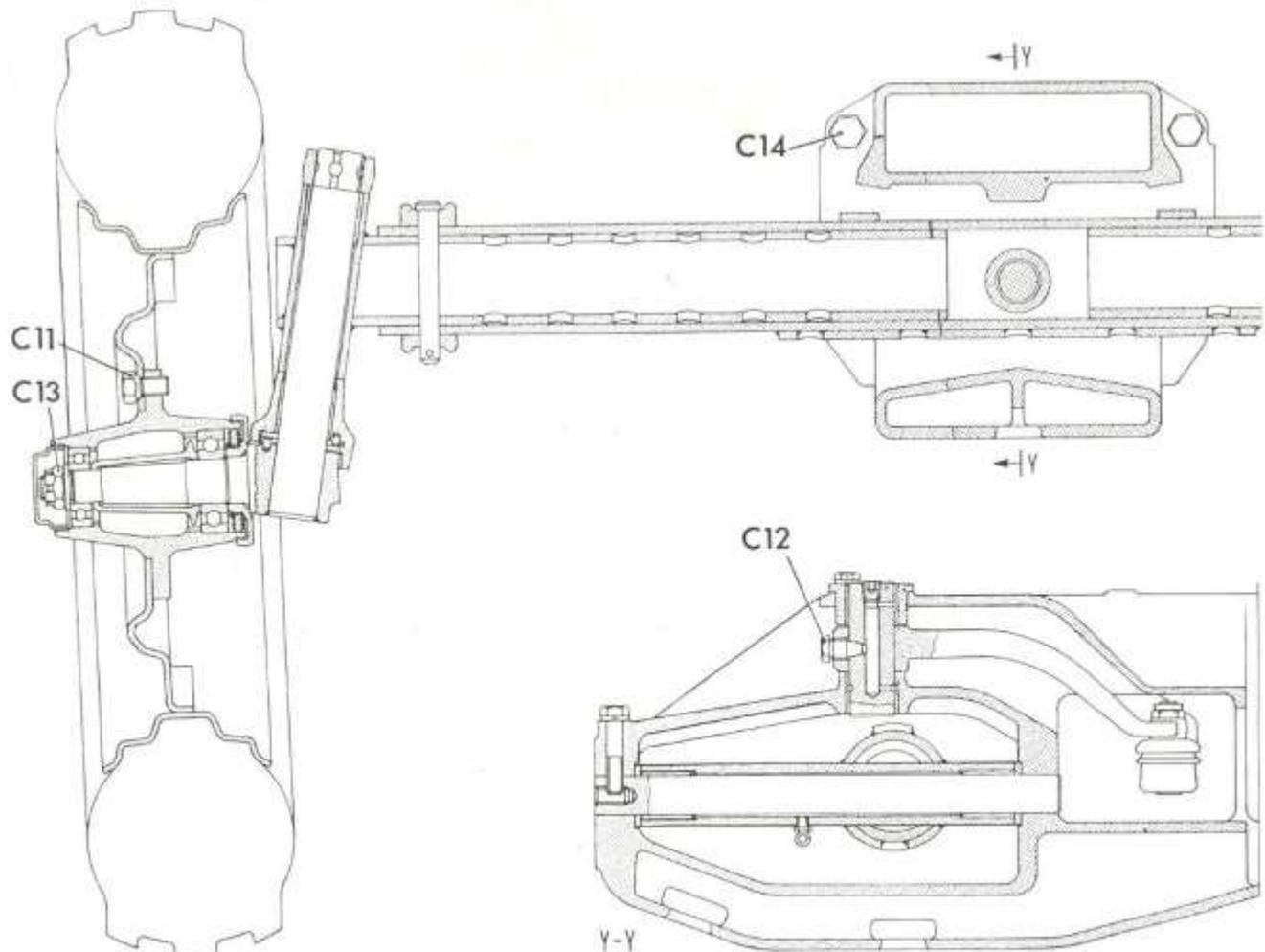
Après réglage de l'engrènement vis et galet, le couple de rotation de l'arbre de direction doit être d'environ 0,2 m.daN, ceci dans un angle de 30° de part et d'autre de la position marche rectiligne du tracteur.

ATTENTION : Au remontage, enduire les vis du couvercle latéral et la vis de réglage avec une légère couche de pâte pour étanchéité.

train avant

L'essieu avant est articulé au centre sur un axe logé dans le support d'essieu assemblé rigidement au moteur.

FIG. 52



La voie avant est variable par coulissement possible des demi-essieux et des barres d'accouplement.

La dépose de l'essieu s'effectue par extraction de l'axe au moyen d'un extracteur à inertie que l'on peut visser dans le taraudage prévu sur la partie avant de cet axe.

CONTROLES DES ORGANES DU TRAIN AVANT	Cotes en mm (au montage)		Limite d'usure (mm)
	mini	maxi	
Diamètre des pivots de fusées	37,975	38,000	—
Alésage des bagues des pivots de fusées (a)	38,025	38,087	—
Jeu entre fusées et bagues	0,025	0,112	0,35
Epaisseur des butées de fusées	3,925	4,000	3
Epaisseur des cuvettes de butées	0,910	1,090	0,6
Diamètre de l'axe de pivotement de l'essieu	31,975	32,000	—
Alésage (après montage) des bagues de pivotement de l'essieu (a)	32,025	32,087	—
Jeu entre axe d'essieu et bagues	0,025	0,112	0,35
Epaisseur des rondelles d'épaulement de l'essieu dans son support	5,100	5,250	4
Diamètre de l'axe du levier de renvoi de la direction	34,975	35,000	—
Alésage des bagues de l'axe du levier de renvoi (b)	35,050	35,112	—
Jeu entre axe de levier de renvoi et bagues	0,050	0,137	0,35

a) Ces bagues doivent être emmanchées avec un serrage de mm $0,050 \div 0,230$

b) Ces bagues doivent être emmanchées avec un serrage de mm $0,050 \div 0,350$

COUPLES DE SERRAGE CONCERNANT LE TRAIN AVANT ET LA DIRECTION	Diamètre de vis	Couple (en m.daN)
Vis d'assemblage du support d'essieu au moteur (C 14 fig. 52)	16 x 1,5	22 ÷ 24
Boulons des colliers de serrage des demi-essieux	14 x 1,5	15 ÷ 16,5
Ecrous des fusées de moyeux de roues (C 13)	20 x 1,5	22 ÷ 28
Boulons de leviers de direction sur pivots de fusées	12 x 1,25	9 ÷ 10
Vis fixant les roues sur les moyeux (C 11)	14 x 1,5	21 ÷ 23
Vis pointeau de levier central de direction (C 12 fig. 52)	16 x 1,5	20 ÷ 22
Ecrou central du volant de direction	20 x 1,5	8,5 ÷ 9,5
Vis autobloquantes du boîtier de direction sur le carter d'embrayage	16 x 1,5	23 ÷ 25
Ecrou de levier de direction sur boîtier	7/8"	18 ÷ 20
Ecrou des axes à rotules de barres d'accouplement	14 x 1,5	5,3 ÷ 5,7
Vis de blocage de l'axe d'articulation du train avant	12 x 1,25	9 ÷ 10

CONTROLE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT.

En cas de remise en état du train avant, vérifier au remontage :

- *Le pincement* qui doit être compris entre 0 et 5 mm et peut se régler en allongeant ou en raccourcissant la barre d'accouplement droite munie d'une cage à rotule fileté.
- *Le carrossage* ou inclinaison des roues qui doit être de 2° (ce qui correspond à une valeur d'environ 15 mm au bords supérieur et inférieur des jantes) ; des différences importantes seraient l'indice de déformation de pièces par choc.
- L'angle interne de braquage des roues qui doit être compris entre 53 et 55°.

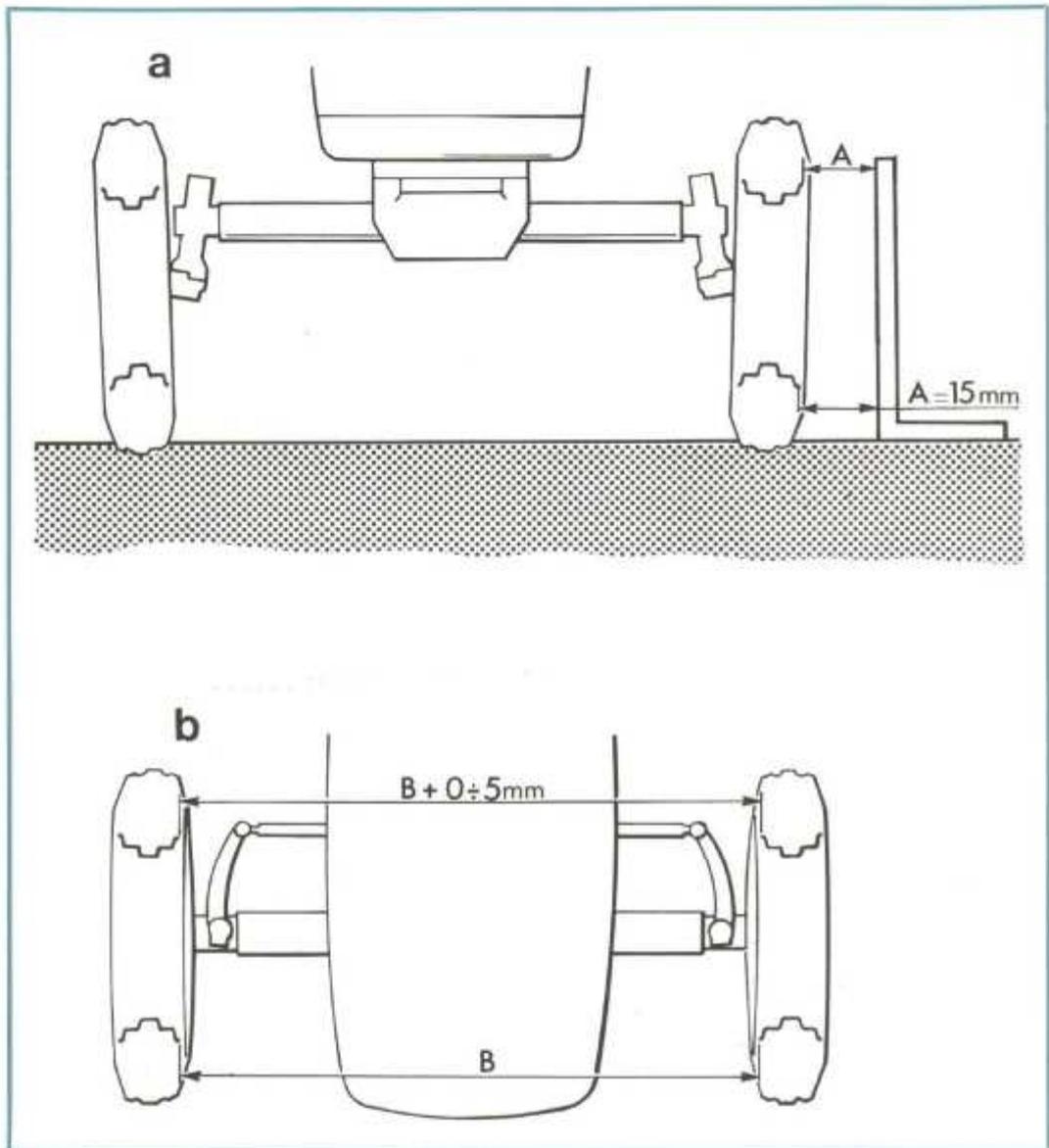


FIG. 53

A : contrôle de l'inclinaison des roues.

B : contrôle du pincement des roues.