

CHRONIQUE TECHNIQUE

N° 1

Réglage des Directions C4 F & C6 F

Conditions essentielles :

Le réglage ne doit se faire en aucun cas sur la voiture.

Le graissage doit se faire exclusivement avec MOBILCOMPOUND ou MOBILUBRICANT S.

1^{er} Cas — Direction démontée dans laquelle une pièce a été changée.

En cas de changement du secteur, la vis doit être parfaitement cuivrée afin que le rodage du secteur se fasse correctement.

1° — Régler le jeu longitudinal de la vis - (le secteur n'est pas dans le boîtier) :

Desserrer l'écrou (C fig. 1) du boulon du collier d'un demi tour environ (1 fig. 1).

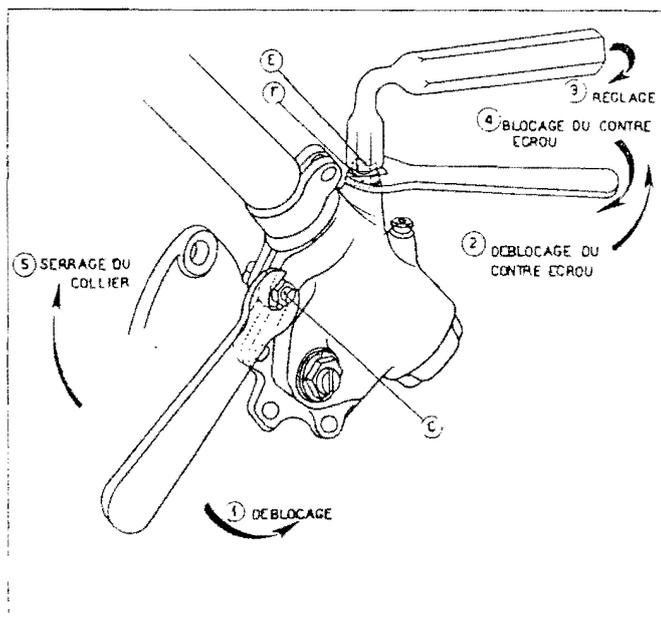


Fig. 1.

Desserrer le contre-écrou (F fig. 1) de la vis de réglage E fig. 1 (2 fig. 1).

Serrer la vis de réglage pour faire avancer l'embout et obtenir un roulement de la vis sur les butées sans jeu et sans dur (3 fig. 1).

Resserrer le contre-écrou de la vis 4 fig. 1. et l'écrou du boulon du collier 5 fig. 1.

NOTA. — Il ne faut desserrer l'écrou du boulon du collier que d'une fraction de

tour; sans cette précaution, sous l'effort de la vis de réglage, l'embout aurait tendance à se coincer dans son alésage. - Les chocs de la route le remettraient ensuite à sa place en créant un jeu sur les butées de la vis.

2° — Monter le secteur :

Avant de monter le secteur, débloquer la vis de réglage du latéral **A** fig. 2 ainsi que son contre-écrou **B** fig. 2.

Monter le secteur, bloquer les écrous **G** fig. 3 des goujons d'assemblage du boîtier et du support (6, 7, 8 et 9 fig. 3) de la même façon qu'ils doivent l'être à la fin de l'opération, pour qu'il n'y ait pas de variation de jeu latéral au moment du serrage définitif de ces écrous.

Placer le secteur à une extrémité de la course; à ce moment, on doit constater un jeu latéral du secteur dans le boîtier pour bien s'assurer que le secteur n'est pas serré entre le fond du boîtier et le support.

Le secteur est amené à l'une des extrémités de la course pour profiter du jeu existant à cet endroit et pour que l'on puisse sentir le jeu du secteur sans être gêné par la vis.

3° — Régler le jeu latéral du secteur :

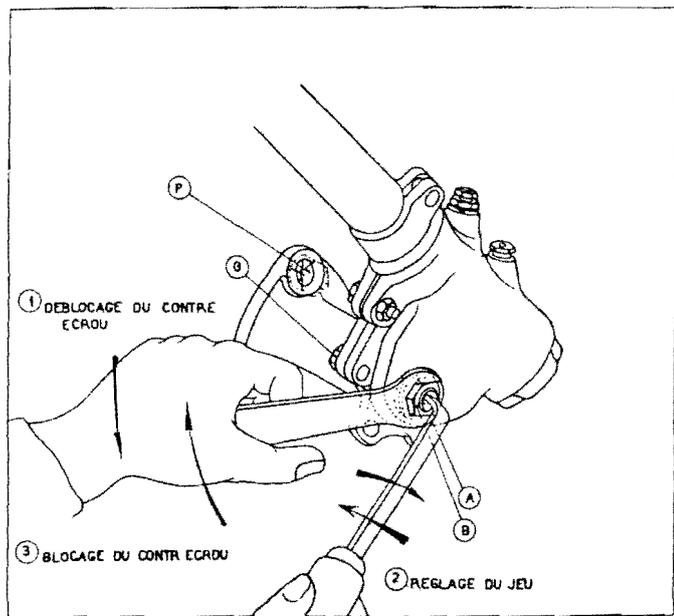


Fig. 11.

Serrer avec un tournevis spécial la vis de réglage **A** fig. 2 du jeu latéral du secteur pour obtenir un déplacement du secteur sans dur et sans jeu.

Bloquer le contre-écrou **B** fig. 2.

Il est indispensable d'opérer avec un tournevis coudé donnant le maximum de sensibilité de façon que le déplacement de l'extrémité du manche soit considérable pour une petite variation de serrage.

4° — Amener l'écrou excentré à la position du maximum de jeu entre vis et secteur :

Pour cela, desserrer d'1/4 de tour les écrous d'assemblage **G** fig. 3 du boîtier et du support.

Desserrer le contre-écrou **H** fig. 3 de l'écrou excentrique.

Faire tourner l'écrou excentrique (**I** fig. 3) en sens inverse des aiguilles d'une montre pour éloigner au maximum le support par rapport au boîtier et séparer la vis du secteur.

Si l'on ne procédait pas ainsi, on pourrait trouver des cas où il serait impossible d'exécuter l'opération N° 6, c'est-à-dire mettre le secteur au milieu de sa course.

5° — Bloquer les écrous G fig. 3 des goujons d'assemblage du boîtier et du support :

Ce blocage doit être équivalent à celui qui sera fait après réglage pour achever le montage de la direction.

6° — Mettre le secteur au milieu de sa course :

Pour cela compter le nombre de tours possibles au volant et ramener le volant à la position moyenne. Le volant doit pouvoir faire environ 3 tours et doit par conséquent être ramené en arrière d'1 tour 1/2. Le bras repéré, se trouve alors sensiblement en face des bossages supérieurs du boîtier.

Cette position correspond au minimum de jeu entre la vis et le secteur et sur la voiture à la marche en ligne droite.

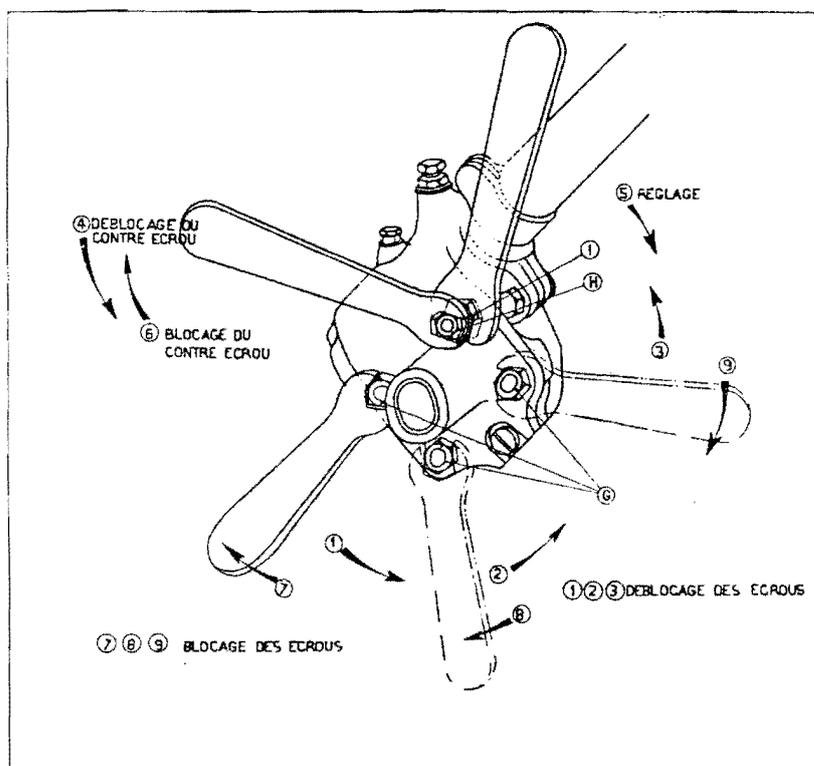


Fig. III.

7° — Desserrer d'un quart de tour les écrous G fig. 3 des goujons d'assemblage du boîtier et de son support :

Il ne faut pas desserrer davantage ces écrous sous peine de voir le réglage changer au moment du blocage.

8° — Amener à l'aide de l'écrou excentré (1 fig. 3) le secteur au contact de la vis :

Pour cela, débloquent le contre-écrou H fig. 3, faire tourner l'écrou excentré (1 fig. 3) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le secteur engrène sans jeu avec la vis. La clé de réglage de l'écrou excentré doit être assez longue (30 c/m environ) pour permettre de déplacer sans effort le support par rapport au boîtier et garder toute la sensibilité nécessaire.

Le mouvement doit se faire toujours dans le sens des aiguilles d'une montre; si on dépasse le point cherché, revenir franchement en arrière et reprendre le

réglage. Une main doit constamment rester sur le levier pour apprécier la disparition du jeu.

9° — Serrer les écrous des goujons d'assemblage :

Bloquer en premier lieu le contre-écrou H fig. 3 de l'excentrique pour éviter que, pendant le serrage des autres écrous, un dérèglement puisse se produire.

Tous les écrous doivent être bloqués très soigneusement pour éviter un glissement relatif du boîtier par rapport au secteur, même sous les efforts transmis par le volant ou les chocs de la route.

10° — Contrôler la position du point dur :

Le point dur doit se trouver au milieu de la course du secteur, c'est-à-dire environ 1 tour 1/2 après les extrémités. La tolérance des positions est de 30° sur le volant d'un côté ou de l'autre de ce point.

Le poids accroché à la jante du volant nécessaire pour entraîner la direction arrêtée au point dur doit être compris entre 0 kg. 900 et 2 kgs. 700.

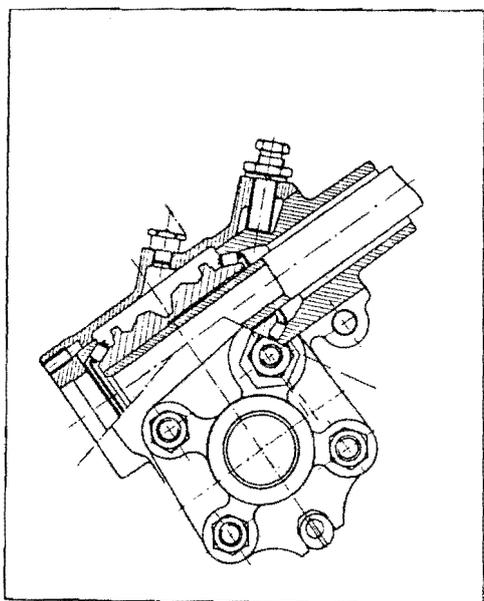


Fig. IV.

11° — Si le point dur n'est pas bien placé :

a) Observer la position du levier au moment du point dur par rapport à celle qu'il devrait occuper. Pour cela se placer du côté du levier et noter si le point dur se produit quand le levier est à droite ou à gauche de la position milieu.

b) Amener le secteur au milieu de sa course comme il a été dit au paragraphe N° 6.

c) Desserrer d'un quart de tour les écrous des goujons d'assemblage du boîtier et du support comme il est dit au paragraphe N° 7.

d) Desserrer l'excentrique pour obtenir un jeu maximum entre vis et secteur comme il est dit au paragraphe N° 4.

En dehors des raisons exposées à ce numéro, cette opération a pour but de permettre au rivet excentré de se déplacer sur toute sa course sans rapprocher à l'excès le secteur de la vis.

e) Déplacer le rivet excentré dans la position convenable, si le levier était à droite de la position correcte, déplacer le rivet excentré vers la droite, si le levier était à gauche déplacer le rivet vers la gauche.

Le réglage de ce rivet excentré doit se faire à l'aide d'un tournevis coudé pour obtenir le maximum de sensibilité dans le déplacement.

f) Amener à l'aide de l'écrou excentré I fig. 3 le secteur en contact avec la vis comme il est dit au paragraphe N° 8.

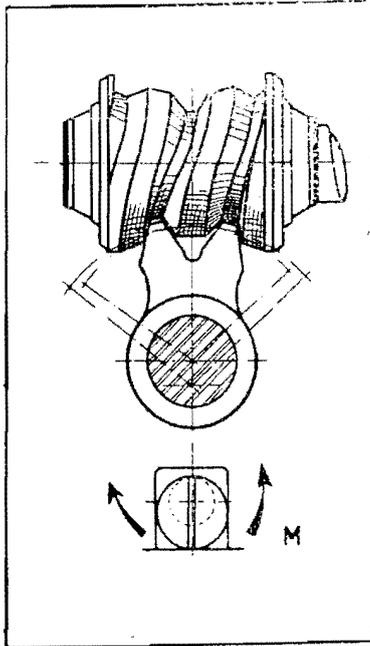


Fig. V.

g) Bloquer les écrous des goujons d'assemblage du boîtier et du support en commençant par celui de l'excentrique comme il est dit au paragraphe N° 9.

h) Vérifier à nouveau la position du point dur comme il est dit au paragraphe N° 10.

2^m Cas — Direction usagée

Cas le plus général d'une direction présentant 30 m/m de jeu au volant (le levier de commande de direction strictement arrêté) et ne nécessitant aucun remplacement de pièces.

1^{er} — **Mettre le secteur à une des extrémités de sa course :**

Voir le premier cas, paragraphe 2.

La vis et le secteur sont dans le boîtier, il faut les mettre dans une position telle que l'on puisse effectuer séparément leur réglage sans qu'ils puissent se gêner mutuellement.

C'est le cas des extrémités de la course où le jeu entre la vis et le secteur permet à l'un comme à l'autre un déplacement suffisant.

2^o — **Régler le jeu longitudinal de la vis :**

Voir premier cas, paragraphe N° 1.

3^o — **Régler le jeu latéral du secteur :**

Voir premier cas, paragraphe N° 3.

4^o — **Mettre le secteur au milieu de la course :**

Voir premier cas, paragraphe N° 6.

Il est à noter qu'il est inutile de bloquer les écrous, la direction n'a pas été démontée et les écrous sont encore serrés comme pour le fonctionnement de la voiture, si par erreur ils ont été desserrés, les bloquer à nouveau (voir 1^{er} cas, paragraphe N° 5).

5^o — **Desserrer d'un quart de tour les écrous des goujons d'assemblage boîtier et support :**

Voir premier cas, paragraphe N° 7.

6^o — **Amener à l'aide de l'écrou excentré le secteur en contact avec la vis, jeu au levier zéro :**

Voir premier cas, paragraphe N° 8.

Ne pas forcer sur l'écrou excentré pour obtenir un point dur, mais approcher le secteur de la vis de façon à supprimer le jeu.

7° — **Serrer les écrous de goujons d'assemblage boîtier - support, celui de l'écrou excentré le premier :**

Voir premier cas, paragraphe N° 9.

8° — **Contrôler que le secteur au milieu de sa course ne laisse pas de jeu avec la vis :**

La partie de la course sans jeu peut d'ailleurs s'étendre sur 180°.

NOTA. — Ne pas toucher au rivet excentré.

Ne pas chercher à obtenir de point dur mais seulement supprimer le jeu en ligne droite.

CAS PARTICULIER

Une vis décuivrée et un secteur rôdé provenant d'une même direction peuvent être remontés ensemble sans inconvénient.

Si une direction présente un jeu au volant plus considérable que celui indiqué ci-dessus, démonter la direction et adoucir les arêtes d'usure du secteur avec une pierre à huile.

Si le secteur est légèrement écaillé sur les angles de la denture faire un chanfrein (maximum 0 m/m 5) avec une pierre à huile.

Au moment du remontage de la direction dans la voiture, dégauchir soigneusement le tube fourreau dans son support sur tablier avant de serrer les écrous des boulons du support sur tablier et du support sur le châssis.

Contrôler après assemblage de la direction et de l'essieu que la marche en ligne droite correspond à la position verticale du bras repéré du volant.