

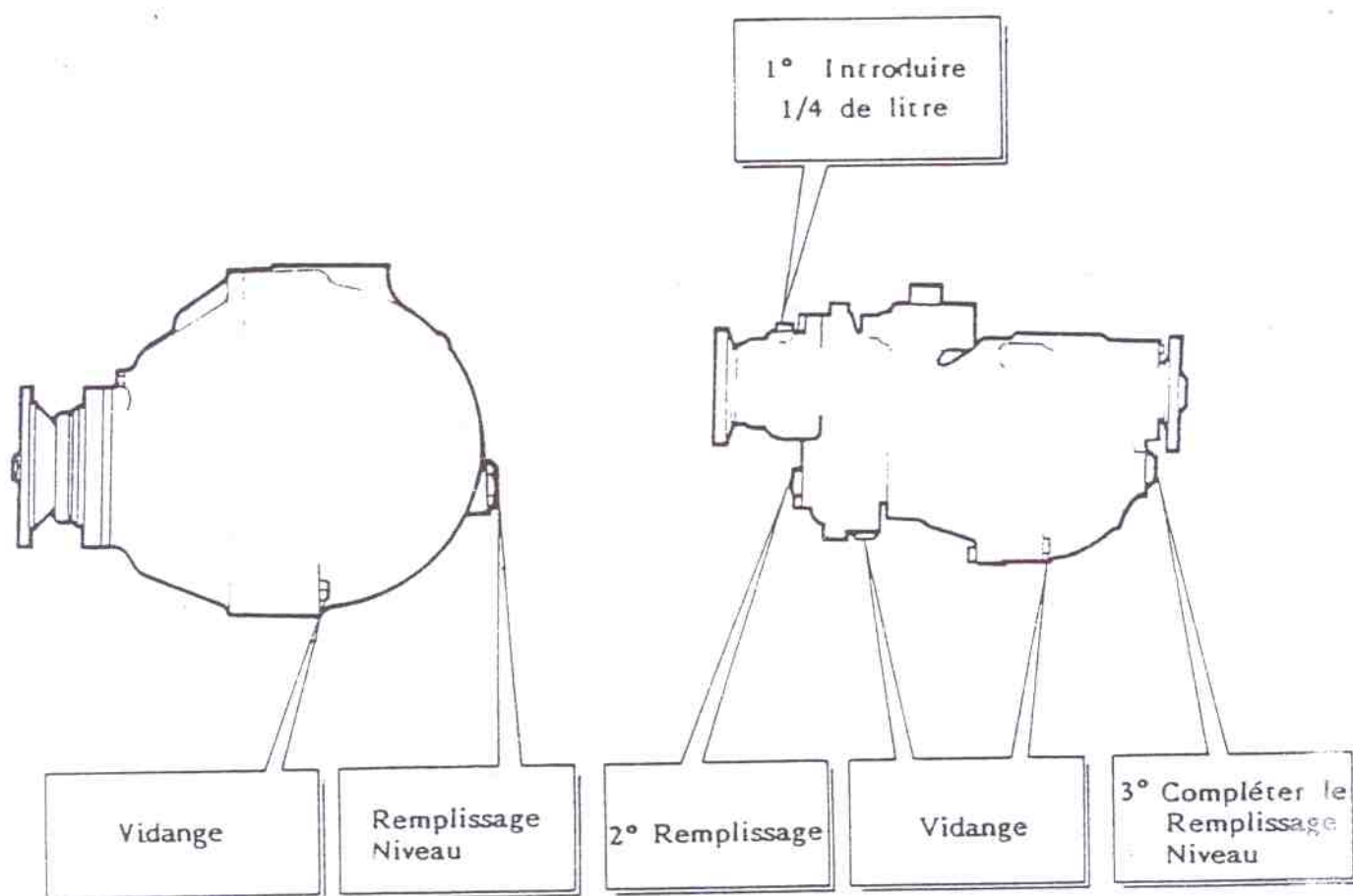


PONT

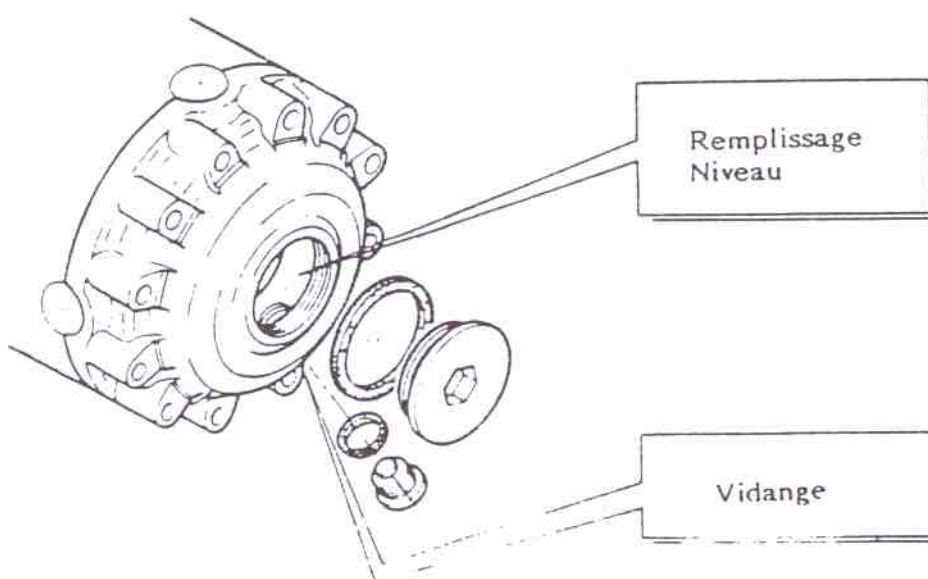


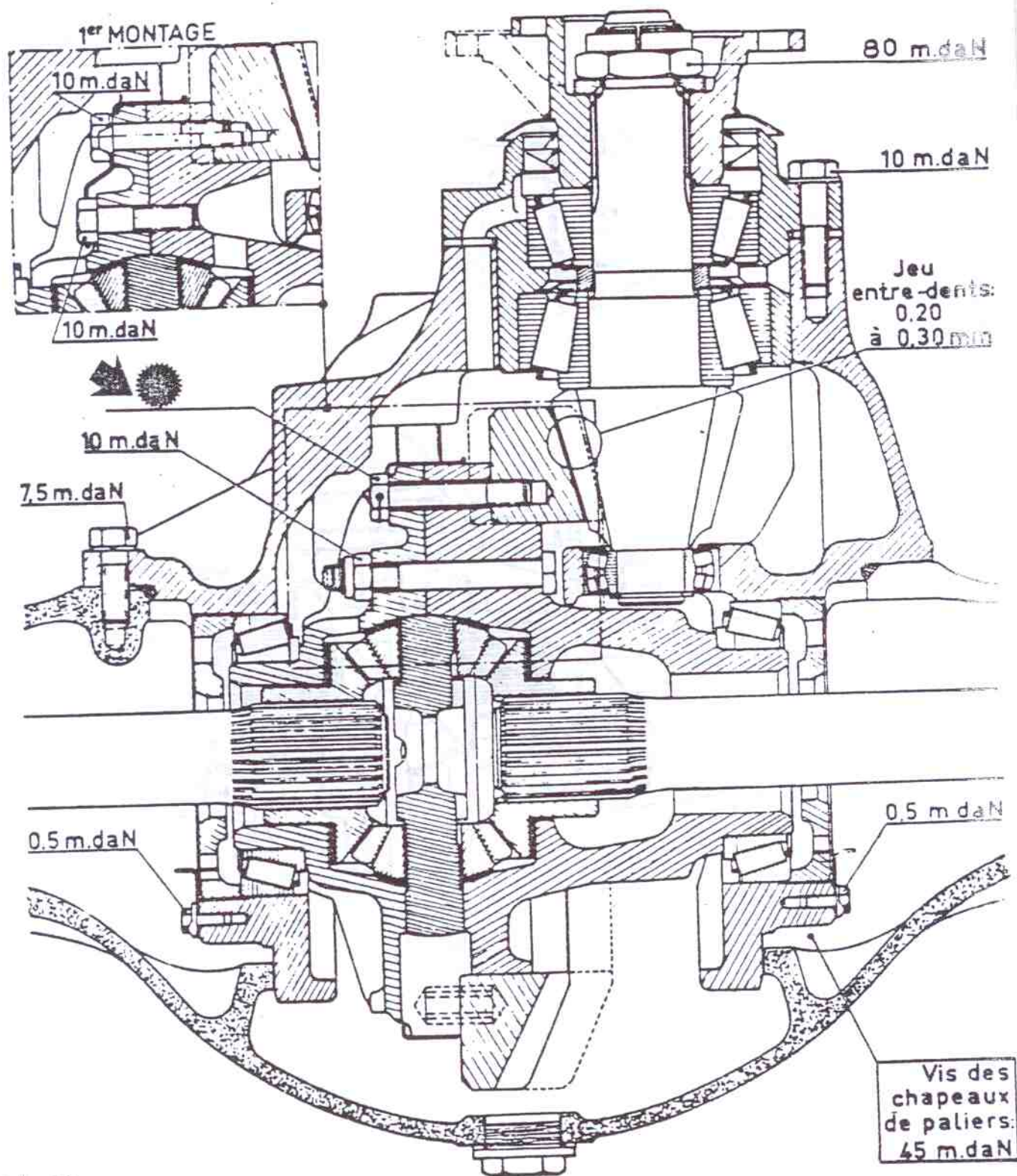
INITIALES DE SYMBOLISATION

P Pont	Arrière	A	4	1	0 direct	X Autobus	A	1
	A Avant	Inversion du sens de rotation. Relèvement de la transmission.	5	Mécanique centrale N°1 120 m da N	1 Sphérique mécanique 2			
	M Milieu	Boggie AR Attaque par l'arrière	6					
	R Arrière		8	2 Mécanique centrale N°2 260 m da N	2 Sphérique mécanique 3			
	S Pont AR seul avec Adaptation		9		3 Epicycloïdal mécanique 2			
			10	3 Mécanique centrale N°3 700 m da N	4 Epicycloïdal mécanique 3			
			13					
Organe	Position	Adaptation	Charge max sur la poutre en tonnes	Type de mécanique centrale	Moyeux	Utilisation spéciale	Importante (en lettres)	Mineure (en chiffres)
MODIFICATION								



QUALITE D'HUILE : MIL L 2105 B API GL 5





Fixation Couronne

Vis $\varnothing 12$ $\rightarrow$ 10 m.daN

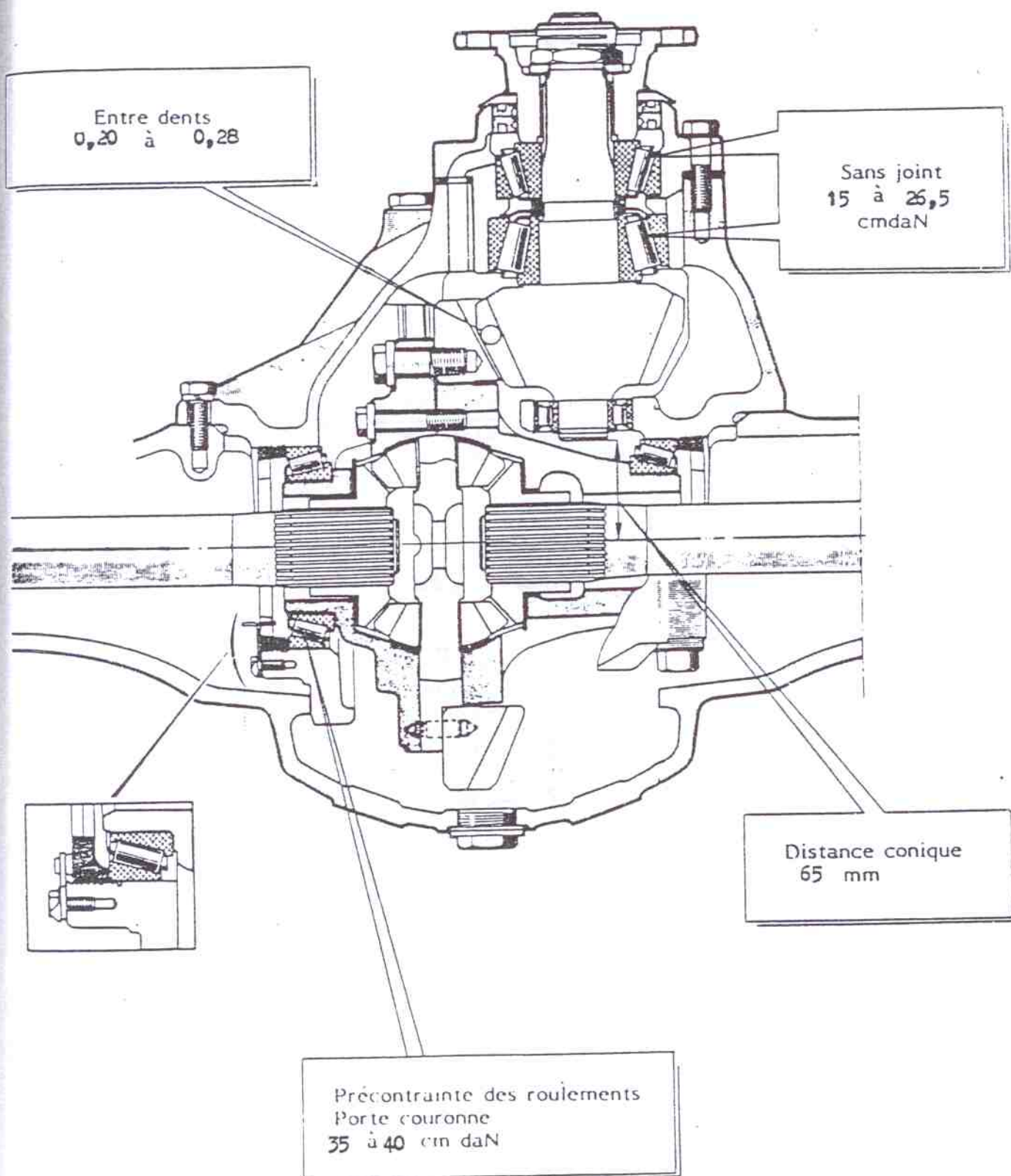
-- épaulées $\varnothing 12/14$ $\rightarrow$ 10 ~

Toutes Vis $\varnothing 14$ $\rightarrow$ 19 ~



MECANIQUE CENTRALE

VALEURS DE REGLAGE





IV METHODE

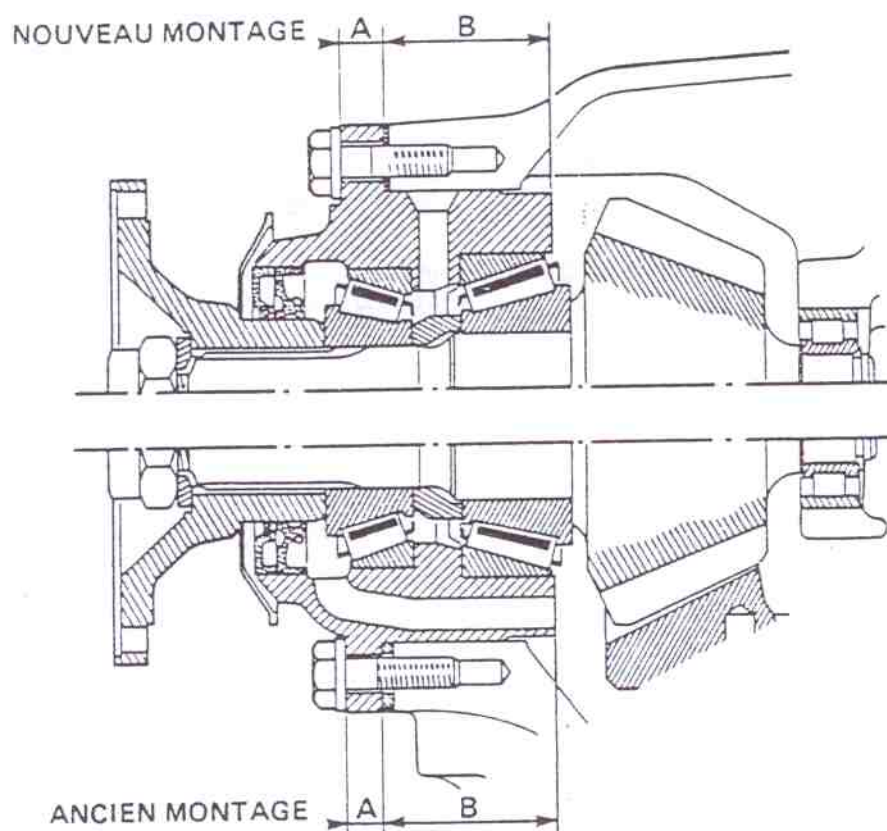
Les nouveaux boîtiers de roulements sont interchangeables avec les précédents, à condition d'approvisionner les nouvelles cales de réglage.

Pour le réglage de la distance conique et le remontage du pont, vous reporter :

- au Chapitre Méthodes Réparation n° 47 601, pour les ponts Mécanique n° 2
- au Chapitre Méthodes Réparation n° 47 603, pour les ponts Mécanique n° 3

Identification des boîtiers de roulements (voir croquis).

	Ponts Mécanique N° 2				Ponts Mécanique N° 3			
	ANCIEN		NOUVEAU		ANCIEN		NOUVEAU	
	A	B	A	B	A	B	A	B
Normal	22	62	24,5	59,5	15	71	18	68
Adaptation	9	62	11,45	59,5	12	71	14,8	68



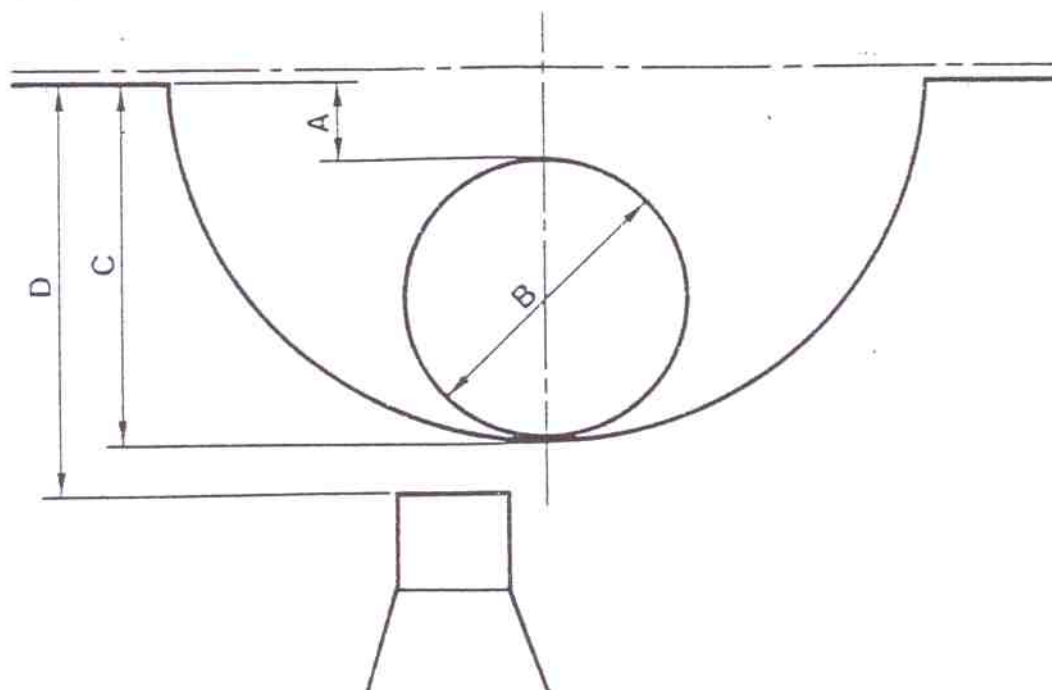


Fig. 76

Détermination de l'épaisseur de la cale "E" de distance conique

UNE SEULE POSITION DE LA COURONNE ET DU PIGNON D'ATTAQUE DANS LE CARTER EST BONNE.

Le positionnement du pignon d'attaque est déterminé par : la distance entre la face avant du pignon et l'axe de la couronne. CETTE COTE EST LA DISTANCE CONIQUE THEORIQUE. Cette distance conique théorique est de **65 mm**.

Premier montage :

Par construction :

- Le rayon du roulement est de **66,68 mm**.
- Le positionnement correct de la face du pignon est plus haut que la génératrice du roulement de : **1,68 mm**.

1) Déterminer la cote "C" entre le plan d'appui des chapeaux de paliers et la génératrice du roulement, par addition des cotes "A + B".

2) Mesurer la cote "D" entre le plan d'appui et la face du pignon d'attaque.

— Si la position est correcte, la différence entre "C et D" est égale à **1,68 mm**.

— Si cette différence est plus grande : l'épaisseur de la cale "E" doit être diminuée de la différence des cotes C et D moins **1,68 mm**.

Deuxième montage :

Par construction :

- Le rayon du roulement est de **65 mm**.

— Le positionnement correct de la face du pignon est sur la même place que la génératrice du roulement.

1) Déterminer la cote "C" entre le plan d'appui des chapeaux de paliers et la génératrice du roulement, par addition des cotes "A + B".

2) Mesurer la cote "D" entre le plan d'appui et la face du pignon d'attaque.

— Si la position est correcte, les cotes "C et D" sont égales.

— Pour calculer l'épaisseur de la cale (6) tenir compte de la différence entre les cotes "C et D"

- 1) Si "C > D" - Poser une cale plus épaisse.
- 2) Si "C < D" - Poser une cale moins épaisse.

Corrections à appliquer aux calages déterminés ci-dessus

La distance conique théorique ne suffit pas pour obtenir un réglage précis du couple.

Dans le but d'obtenir une portée des dents chaque couple est apparié à l'usine et une cote gravée sur une des 2 pièces du couple donne la correction à apporter par rapport à la distance conique théorique.

Les cotes négatives (-) indiquent que la cale doit être DIMINUEE de la valeur marquée sur l'une des 2 pièces du couple c'est-à-dire que le pignon doit être APPROCHE de l'axe de la couronne.

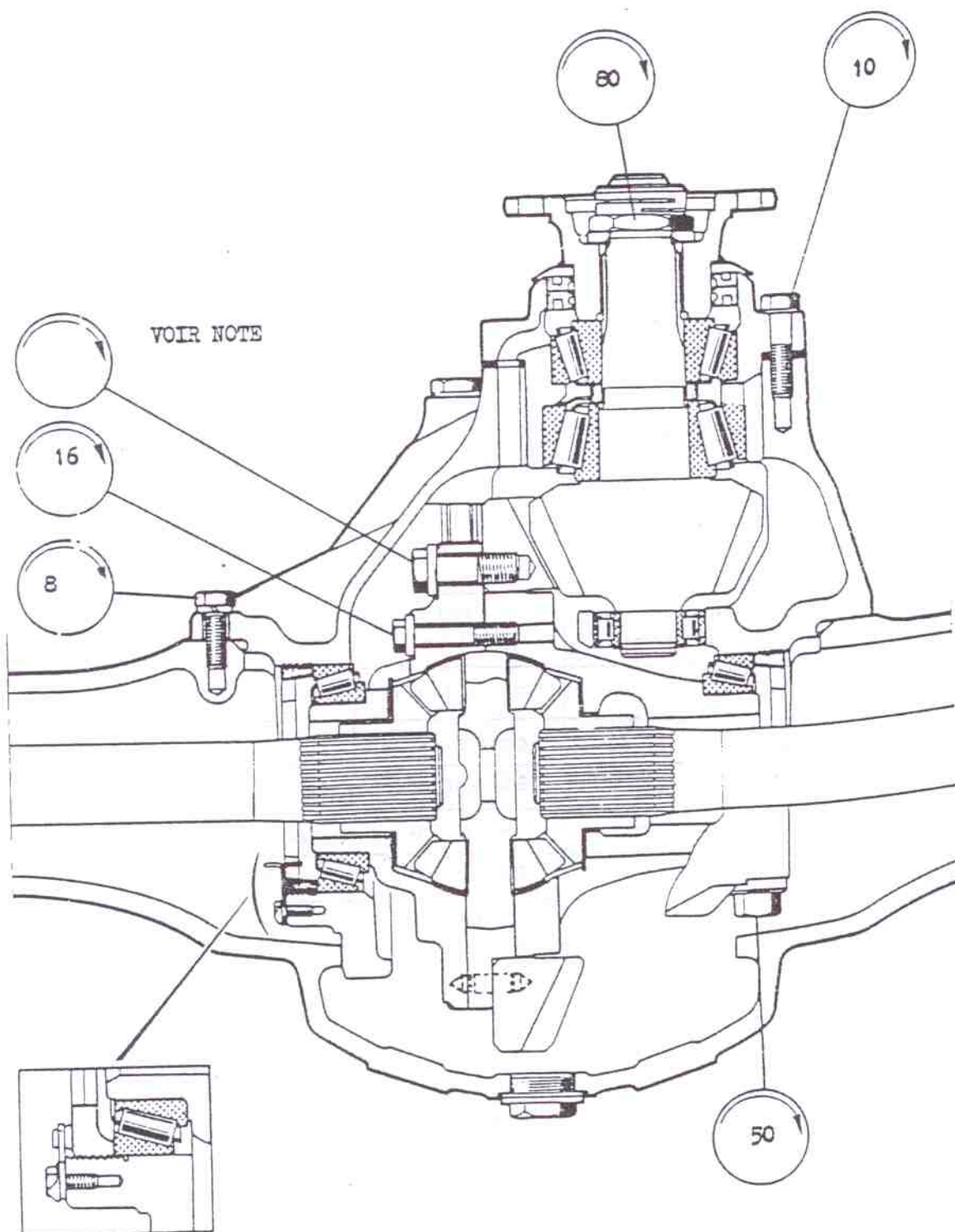
Les cotes positives (+) indiquent que la cale doit être AUGMENTEE de la valeur marquée sur l'une des 2 pièces du couple c'est-à-dire que le pignon doit être ELOIGNE de l'axe de la couronne.



MECANIQUE CENTRALE

Mécanique N° 2

COUPLES DE SERRAGE





III - METHODE

Lors de tout démontage de la tête de pont pour un remplacement de couple conique, il est impératif de procéder au remplacement de toutes les vis de fixation coquilles, couronne et d'appliquer la méthode de serrage définie ci-dessous.

- Toutes les opérations de resserrage seront effectuées avec une clé dynamométrique à déclenchement, l'usage de clé à cadran est proscrit.
- Huiler les vis neuves avec de l'huile pont.

31 - COQUILLES

- Mettre en place les demi-coquilles, repères face à face.
- Appliquer un préserrage des vis en quinconce au couple indiqué sur le tableau ci-après.
- Effectuer avec la clé un angle de 90° (1/4 de tour).
- Vérifier la rotation du différentiel.

32 - COURONNE

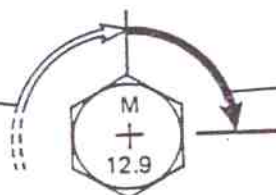
Sur mécanique 3 seulement

- Après dégraissage et nettoyage de la face d'appui coquilles et couronne, appliquer un léger film de loctite 549 sur la face d'appui de la coquille.
- Placer les vis neuves, huilées.
- Procéder à un préserrage en quinconce au couple indiqué sur le tableau ci-après.
- Effectuer avec la clé un angle de 90° (1/4 de tour).

Mécanique	Type de fixation	VIS $\phi \times \text{pas} / \text{classe}$	Préconisations Couple mdaN + angle
Mc2	Couronne	M 16x100/12.9	35
Mc3	Coquilles	M 16x150/10.9	27
	Couronne	M 16x150/12.9	32
Mc3E	Coquilles	M 16x150/10.9	27
	Couronne	M 18x150/12.9	40
C4	Coquilles	M 14x150/10.9	18
	Couronne	M 16x150/12.9	32

CONTINUER LA ROTATION DE
LA CLÉ D'UN ANGLE DE 90°

ROTATION NÉCESSAIRE
A L'OBTENTION DU
COUPLE INDiqué



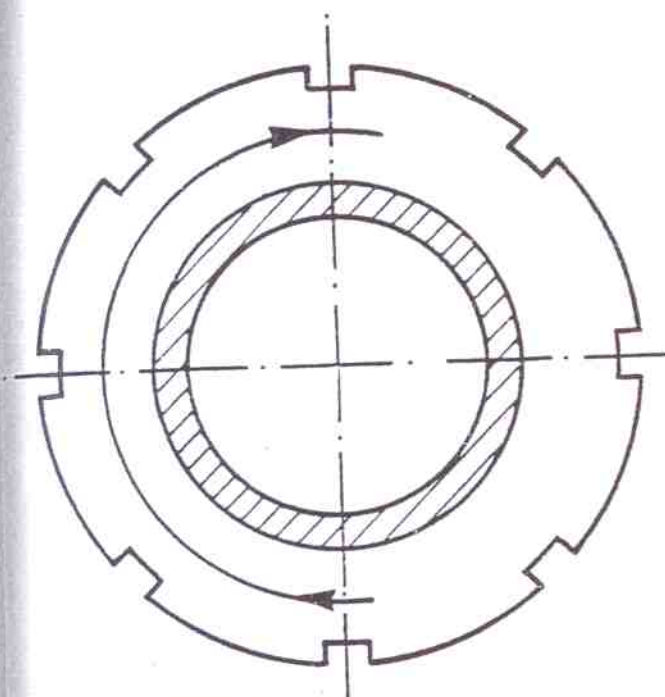
ROTATION COMPLÉMENTAIRE
A RÉALISER POUR OBTENIR
UN ANGLE DE 90°

Corriger les manuels de réparation :

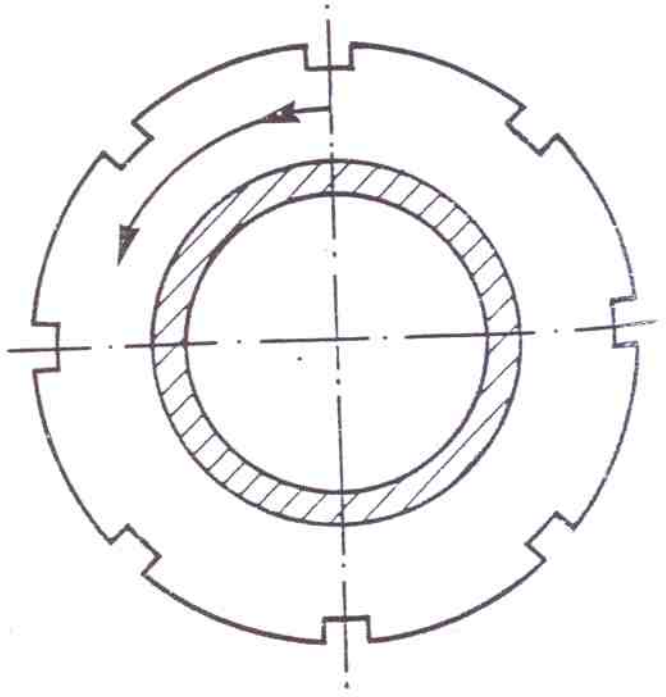
- Mécanique 2 47 601 C pages 6 - 33 - 34
- Mécanique 3 47 603 B pages 7 - 25 - 26 et 74 pour M3E
- Mécanique 4 47 624 A pages 6 - 7 et 28



SANS REDUCTEUR

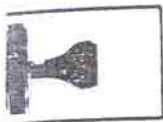


METHODE DE SERRAGE



MECANIQUE NUMERO 2 AUTRE QUE SERIE J ET S 4 X 4 35 Mdan
MECANIQUE NUMERO 2 SERIE J ET S (P 620 F - P 820 F)
SERRAGE 20 Mdan FAIRE TOURNER LE MOYEU DE 1 TOUR RESSERRAGE : 20 Mdan

DESSERRAGE	1/4 DE TOUR
DESSERRAGE 1/10 DE TOUR FREINER L'ECROU (FAIRE COINCIDER L'ORIFICE DE FREINA- GE EN RESSERRANT SI NECESSAIRE	

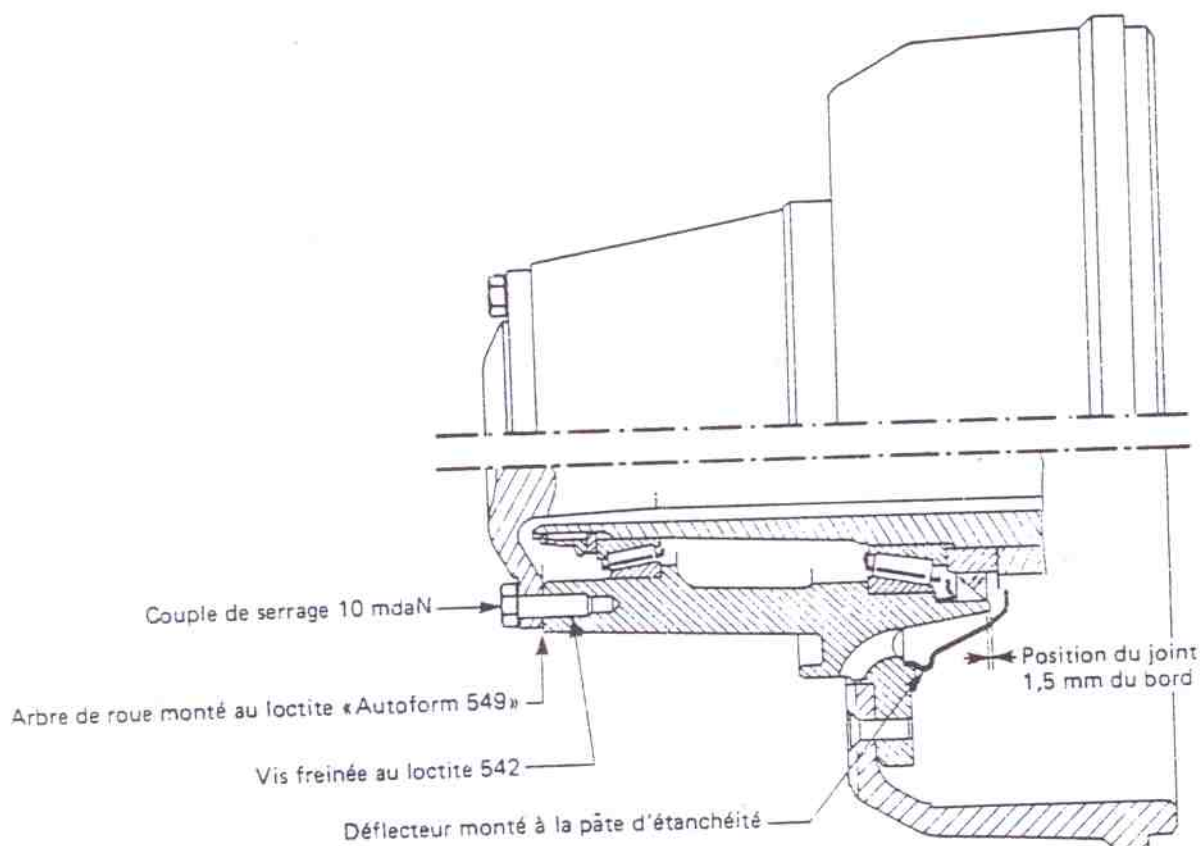


METHODE

REGLAGE DES MOYEUX PONT P 620 F1 - P 820 F1

Le jeu axial aux moyeux doit être de 0,02 à 0,07 mm. La méthode à appliquer pour obtenir ce jeu est la suivante :

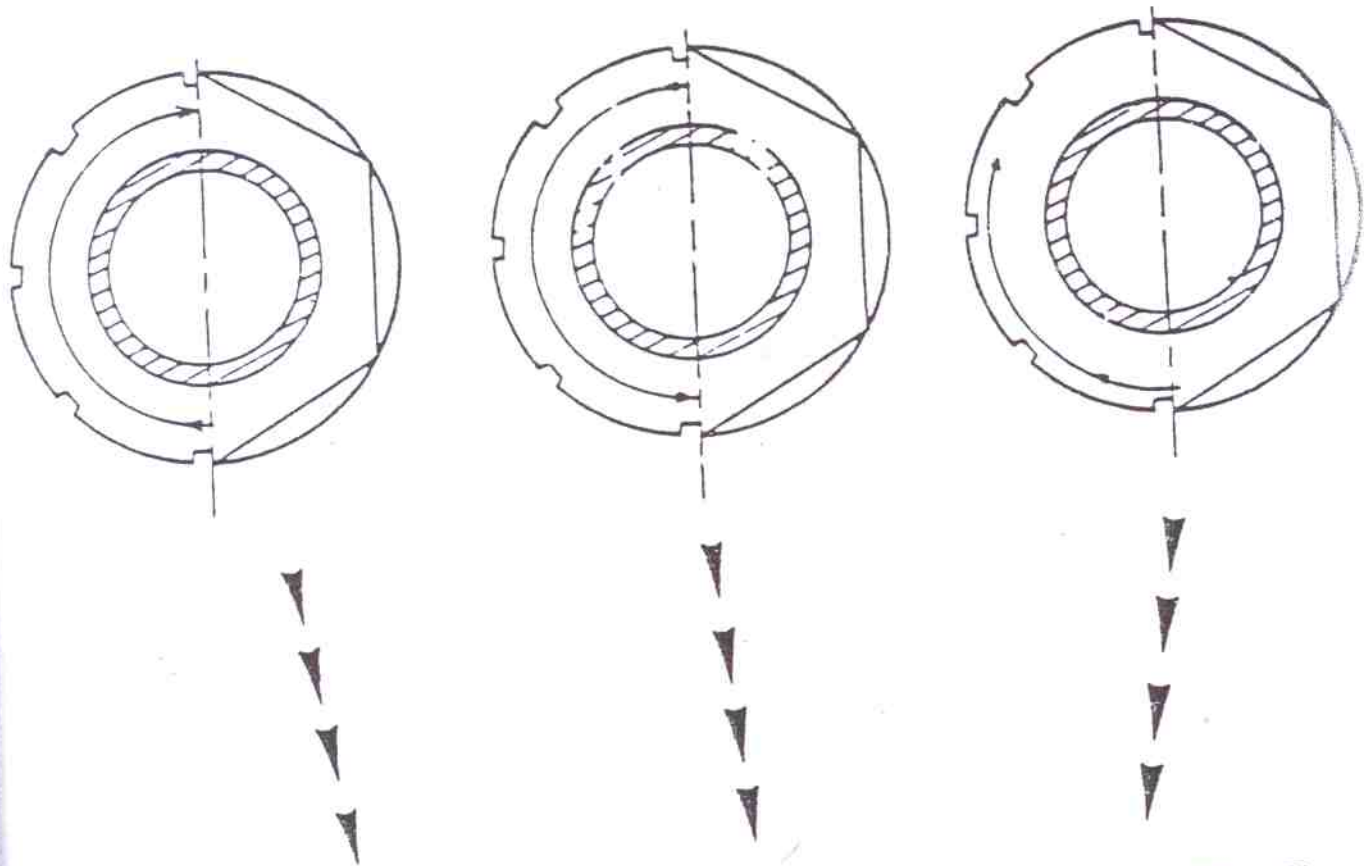
- serrer l'écrou sur trompette à 15 mdaN ;
- effectuer une rotation du moyeu de 1/2 tour dans chaque sens ;
- resserrer l'écrou sur trompette à 15 mdaN ;
- desserrer l'écrou de 36° (soit la distance entre 2 trous de fixation trompette) ;
- sertir l'écrou à l'aide d'un outil épousant la forme de l'encoche, en prenant soin de ne pas créer de fissures.





Réglage des Moyeux avec Réducteurs N°1

47

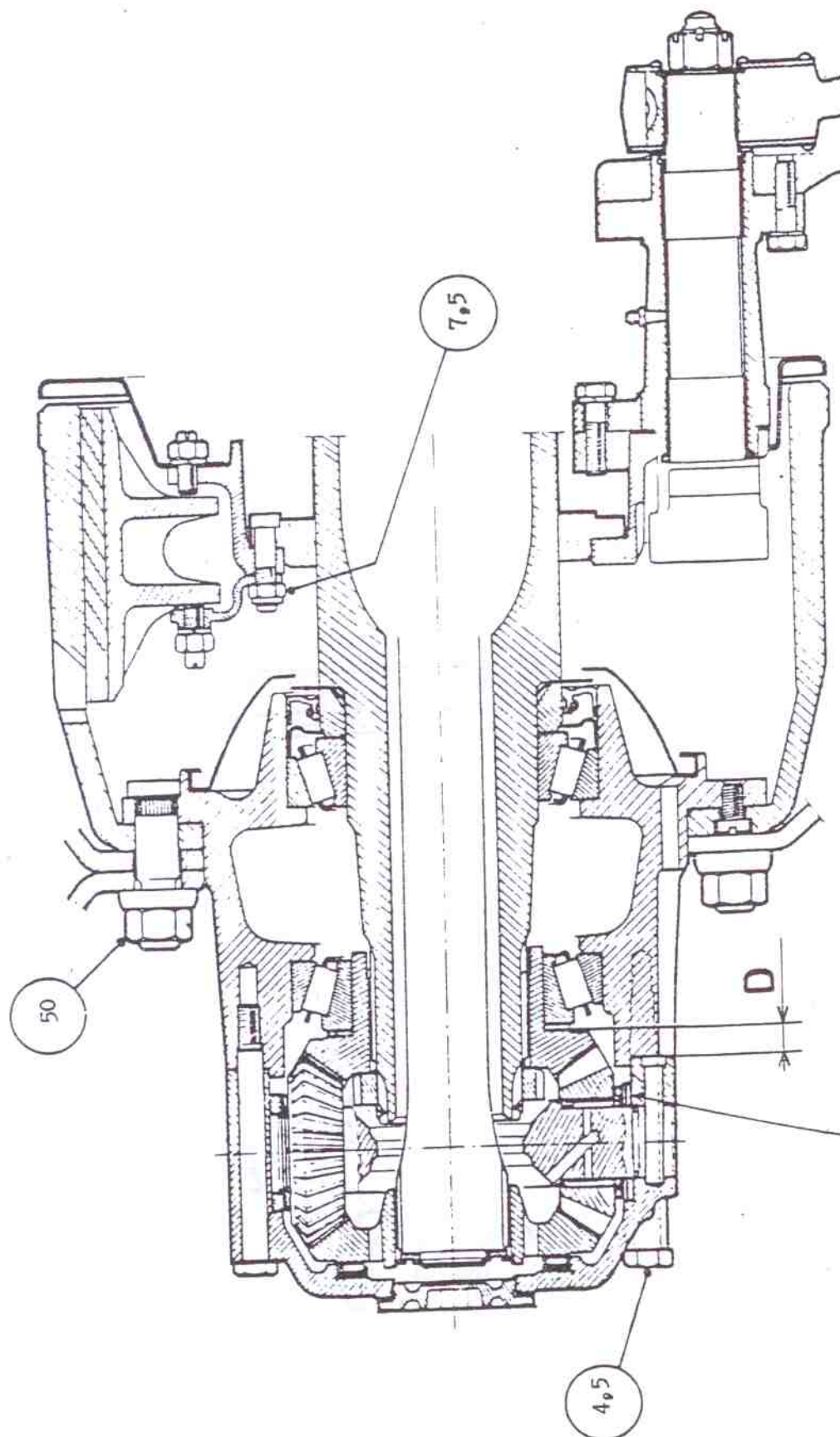


REDUCTEUR	SERRAGE m da N	DESSERRAGE tour	RESSERRAGE m da N
N° 1	35 da N m	1/2 tour	15 da N m

- Faire tourner le moyeu au cours du réglage



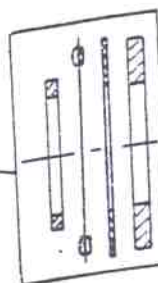
Réglages Réducteurs Coniques



N° 1
N° 2

réducteur

D = 13 mm
18 mm





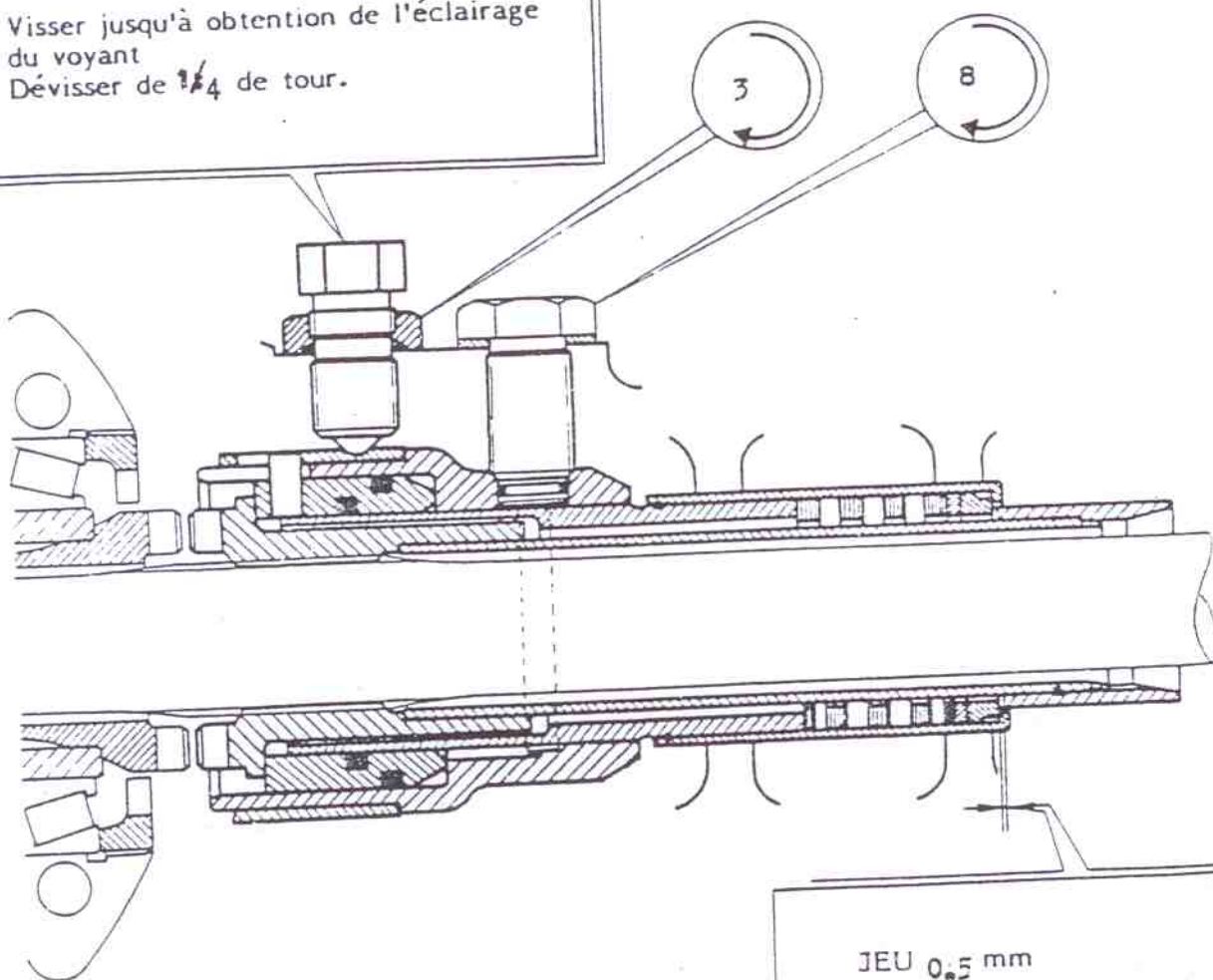
BLOCAGE DE DIFFERENTIEL

41

Mecanique N°2

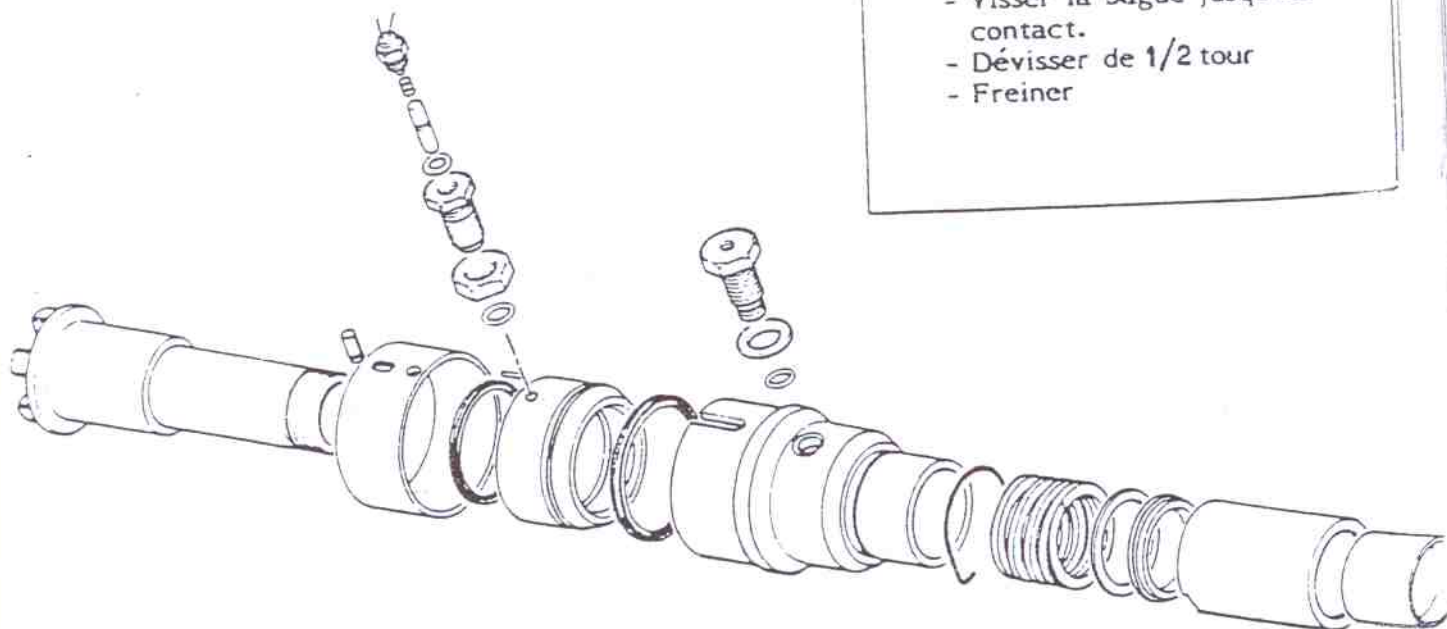
BLOCAGE INTEGRE

- Visser jusqu'à obtention de l'éclairage du voyant
- Dévisser de $\frac{1}{4}$ de tour.



JEU 0,5 mm

- Visser la bague jusqu'au contact.
- Dévisser de $\frac{1}{2}$ tour
- Freiner





BLOCAGE DE DIFFERENTIEL

47

BLOCAGE SIMPLIFIE

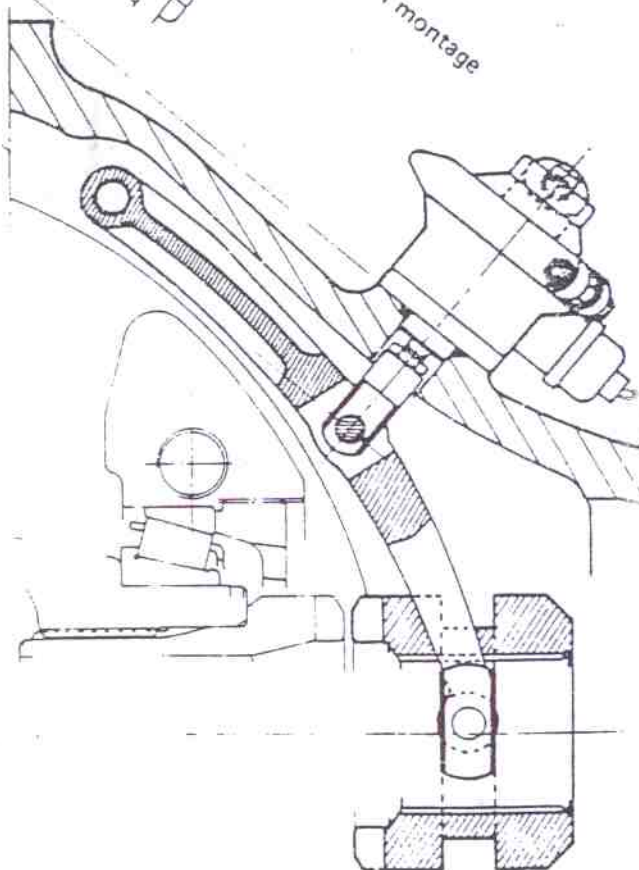
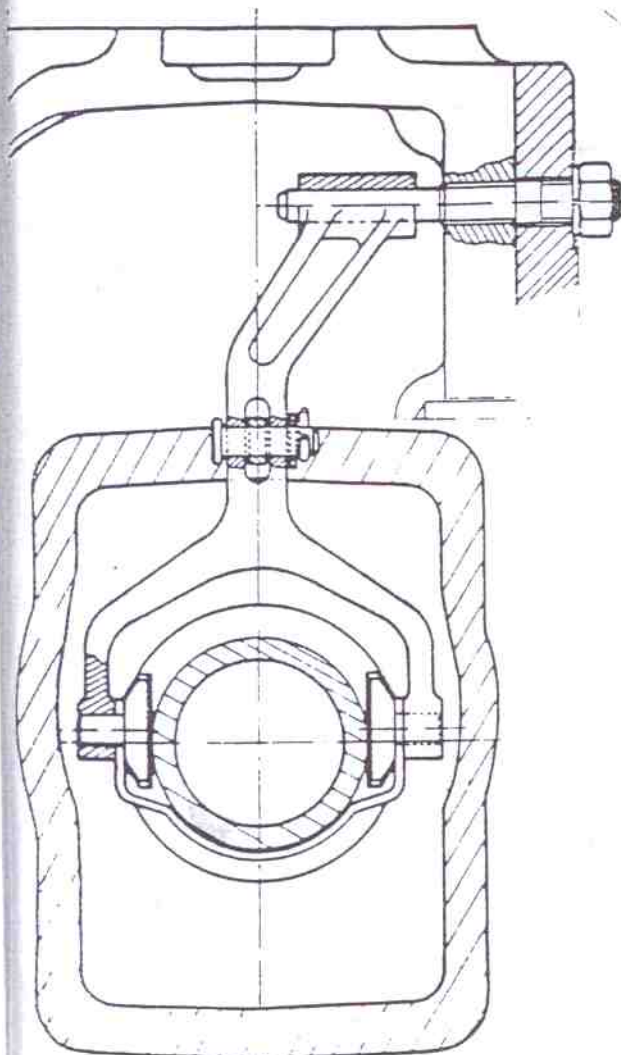
Mécanique N°2

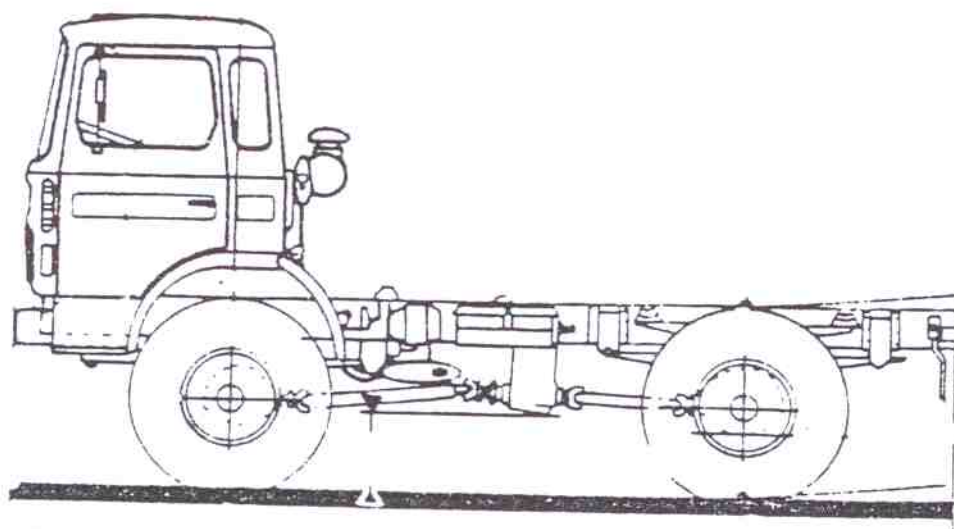
Cote = $45\text{mm} \pm 0.4$

Corriger si nécessaire en modifiant
l'épaisseur de la rondelle

Montage réparation

Ancien montage





Remorquage du véhicule

Avec un attelage rigide en forme de V, ne pas dépasser 30 km/h ou 25 km/h avec une barre rigide simple.

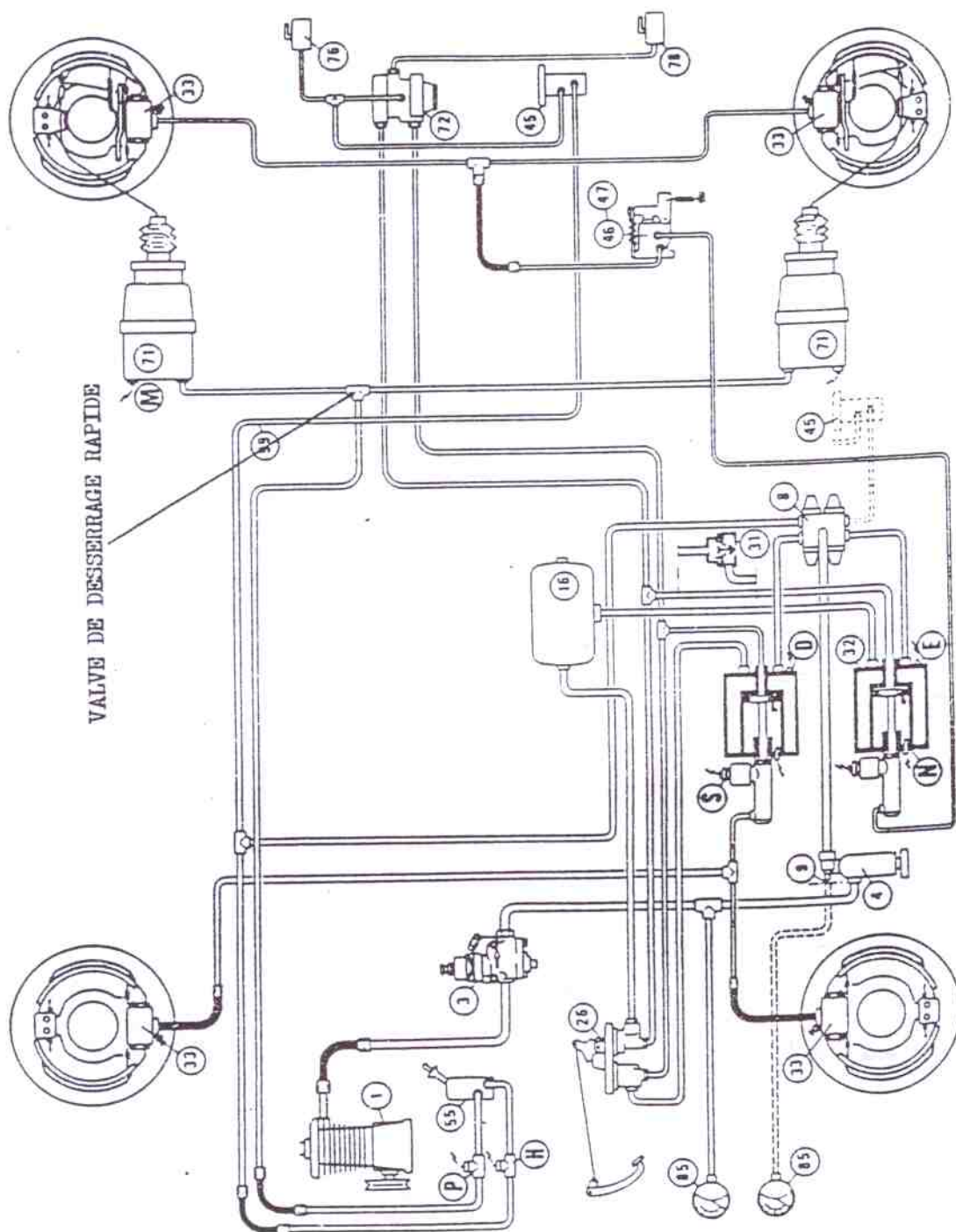
En cas de panne de moteur ou d'embrayage, le véhicule peut être remorqué, tel quel, sur une distance inférieure à 5 km et à 25 km/h maximum.

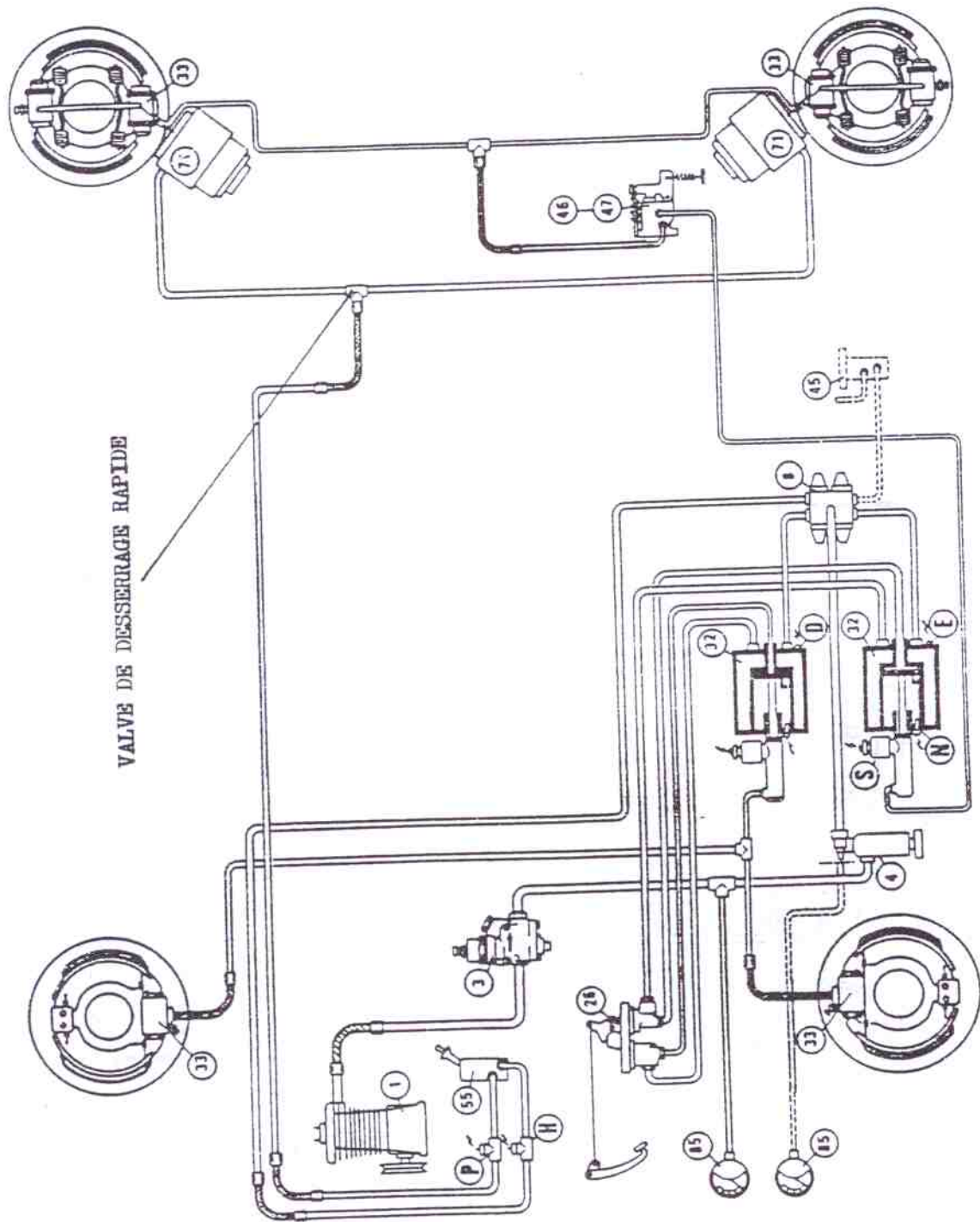
Lorsque le remorquage est effectué avec un attelage en V et les flexibles de freins accouplés au véhicule remorqué, celui-ci est dispensé de conducteur.

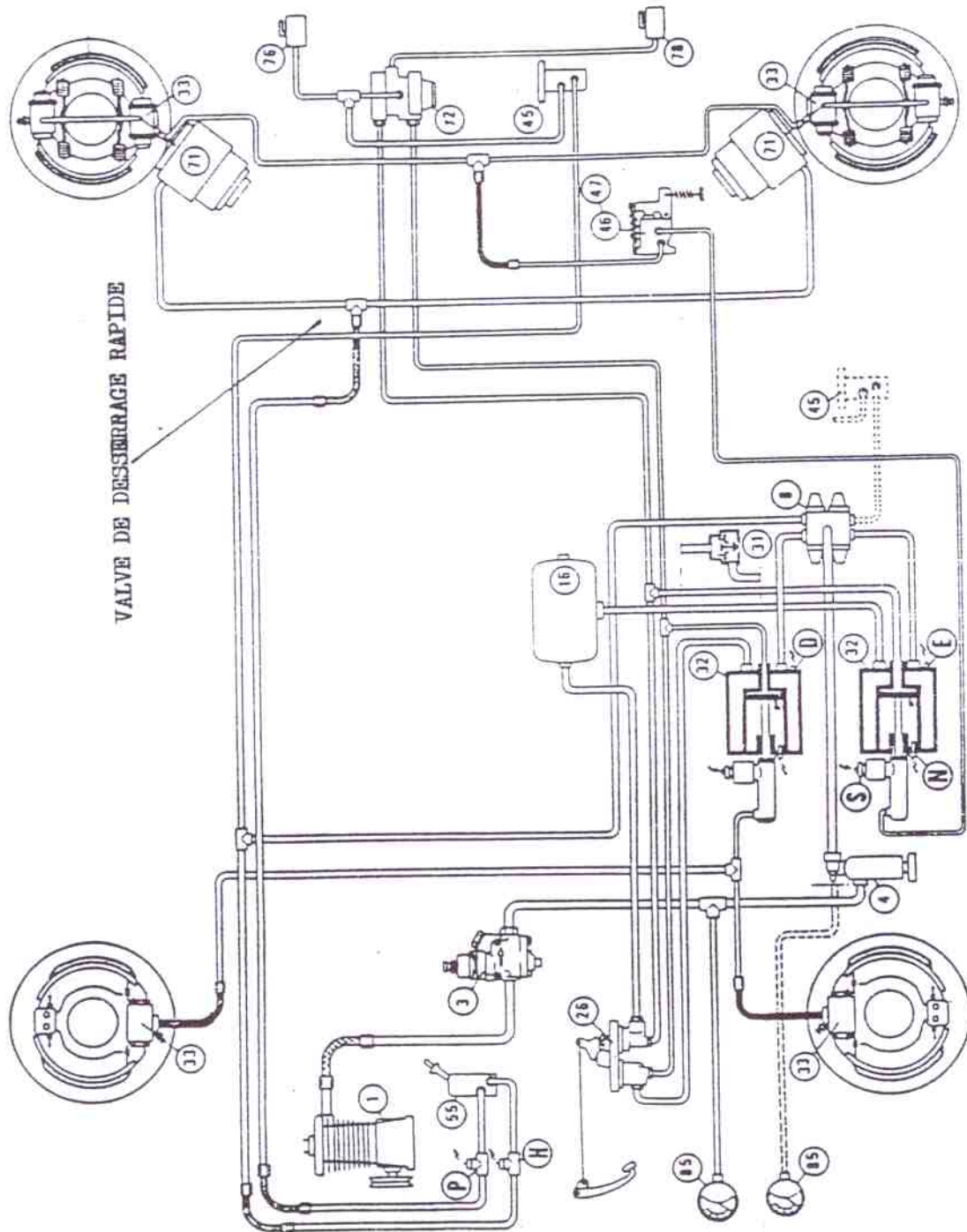
Sur une distance supérieure à 5 km ou en cas d'anomalies de fonctionnement sur la boîte de vitesses ou la boîte transfert, il est impératif de déposer les arbres de transmission avant et arrière.



FREINAGE



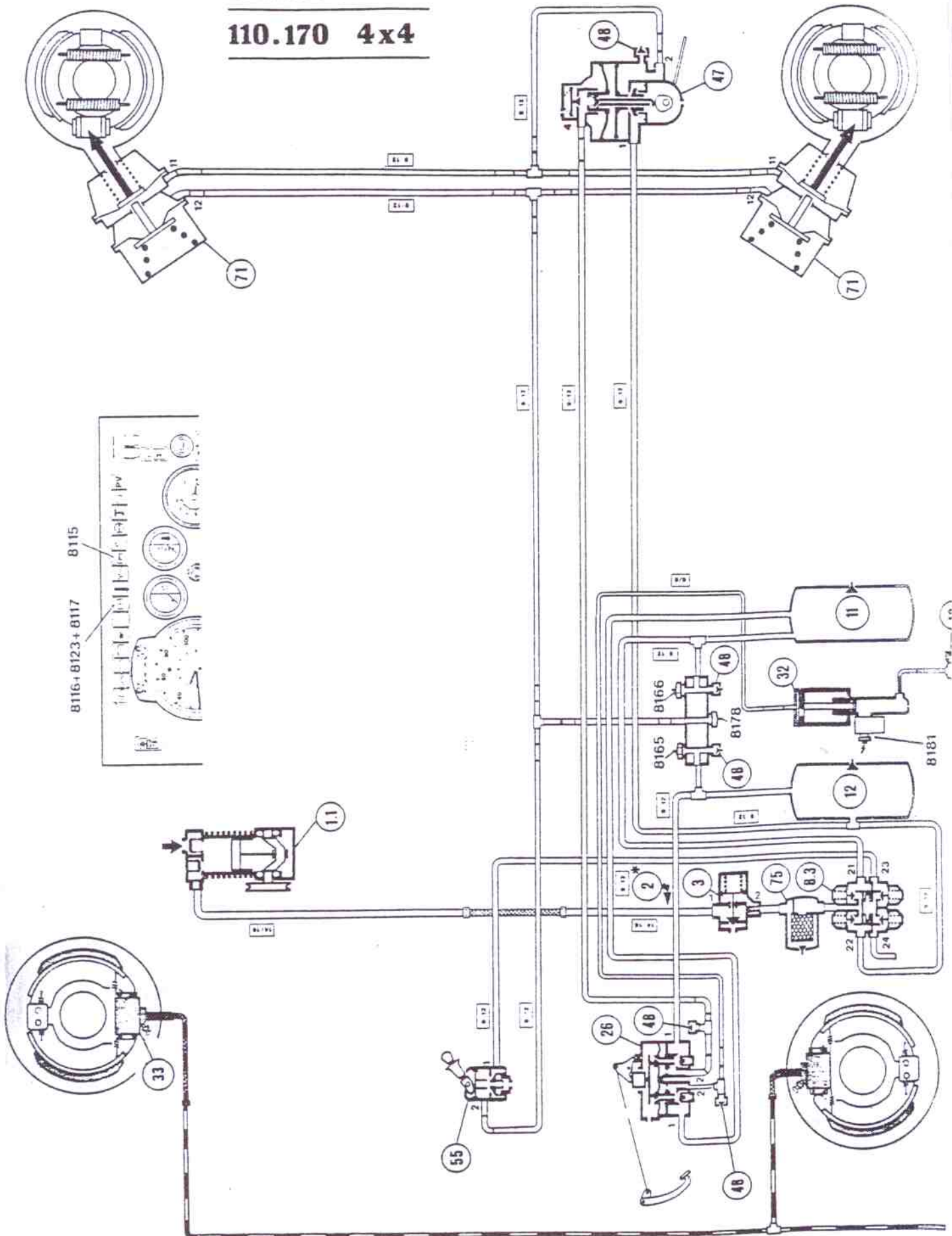




85.150 4x4

110.150 4x4

110.170 4x4



**85.150 4x4****110.150 4x4****110.170 4x4****PORTEUR-REMORQUEUR**