



NOTE RENAULT SERVICE

MÉTHODES RÉPARATIONS

NOTE R.S. N° 1.079

FEVRIER 1954

D. 162
Emergement :

Atelier =

M.P.R. =

CONCERNE : TRAIN AV. 4 CV.

OBJET : REGLAGE des ARTICULATIONS -

Notre attention a été attirée par la pratique parfois utilisée, dans le but de rattraper le jeu diamétral existant dans les filetages entre axes et bagues d'articulations et qui consiste à visser à outrance, voire jusqu'à blocage complet, les bagues sur leurs axes.

Cette pratique est formellement proscrite, d'une part parce qu'il est impossible de rattraper le jeu dans les filetages et que ce faisant on n'arrive qu'à déformer les bras d'articulations en les amenant en tension et à faire porter les filetages sur un flanc seulement. Le résultat est donc illusoire et dangereux car si le claquement provenant d'un jeu excessif a pu disparaître, le jeu anormal n'en demeure pas moins.

D'autre part, dans le cas où les bagues ont été bloquées complètement, le débattement normal ne peut plus s'effectuer et nous avons eu à constater des ruptures d'axes entraînant des accidents très graves.

Ces axes et bagues étant des pièces d'usure, la seule solution à envisager est leur remplacement systématique dès que le jeu devient excessif dans les filetages.

Nous vous rappelons et donnons ci-dessous le processus de réglage des diverses articulations du train AV. de la 4 CV.

Articulation supérieure côté châssis (pour voitures ayant des amortisseurs Allinquant) (Fig. 2) -

Après avoir au préalable vérifié l'écartement des bras d'articulation qui doit être de $96 \text{ m/m} \pm 0,3$, pris à l'intérieur, redresser s'il y a lieu (toutes pièces ayant plus de 4 m/m de déformation devront être rebutées).

Visser les bagues sur l'axe jusqu'à ce que leurs têtes viennent porter sans forcer sur les faces d'appui des bras d'articulation.

Monter et serrer ensuite les vis de blocage des bras.

Articulation inférieure côté châssis (fig. 1)

a) - Voitures avec amortisseur ALLINQUANT -

Après avoir au préalable vérifié les bras d'articulation dont l'entraxe doit être de $293 \text{ m/m} \pm 0,2$ et le déport entre les faces d'appui de $63 \text{ m/m} \pm 0,5$, au moyen de l'outil RS N° 10-13, redresser s'il y a lieu. (Rebuter toute pièce ayant une déformation de plus de 4 m/m et un vrillage supérieur à plus de 3%).

Visser les bagues sur l'axe d'articulation centrale pour obtenir la distance de 160 m/m entre les arrêts des écrous de blocage.

Serrer ensuite les écrous de blocage des leviers et rabattre les arrêts.

b) - Voitures avec amortisseurs Renault -

Les bras d'articulation doivent avoir 300 m/m $\pm$ 0,2 d'entraxe et 52 m/m $\pm$ 0,5 de déport (vérifier avec l'outil RS N° 10-13 ou RS.20), redresser s'il y a lieu. (Rebuter toute pièce ayant une déformation de plus de 4 m/m et vrillage supérieur à 3 %).

Visser et bloquer une bague sur chacun des bras d'articulation.

Visser ensuite bras avec bague sur l'axe d'articulation centrale pour obtenir la distance de 140 m/m entre les faces intérieures des têtes des bras d'articulation.

Le réglage doit être effectué la coupelle de ressort débridée ou déposée.

Articulation supérieure, côté fusée (fig. 2)

Après avoir au préalable vérifié l'écartement des bras d'articulation qui doit être de 22 m/m $\pm$ 0,2, pris à l'intérieur, redresser s'il y a lieu (toute pièce ayant une déformation de plus de 1,5 m/m devra être rebutée).

Visser les bagues sur l'axe jusqu'à ce que leurs têtes viennent porter sans forcer sur les faces d'appui des bras d'articulation, en positionnant la tête du pivot de fusée de manière qu'il existe 3 m/m de jeu de chaque côté.

Monter et serrer ensuite les vis de blocage des bras.

Dans le cas du précédent montage, qui avait d'un côté un manchon fileté extérieurement (pour fixation de la biellette de barre de torsion), visser le manchon jusqu'à ce que la vis de blocage passe librement dans sa gorge circulaire.

Articulation inférieure, côté roues (fig. 1)

Respecter le plus possible la distance de 36 mm. entre les faces intérieures des têtes de bras d'articulation, tout en positionnant l'attache inférieure de pivot de fusée de manière qu'il existe sensiblement 3 mm. de jeu de chaque côté. Ce réglage doit être effectué la coupelle de ressort débridée ou déposée.

IL EST BIEN EVIDENT QUE DANS TOUS LES CAS, IL DOIT Y AVOIR AUTANT DE FILETS EN PRISE DE CHAQUE COTE.

* PAR AILLEURS, TOUT REDRESSAGE EVENTUEL D'UN BRAS D'ARTICULATION DEVRA ETRE FAIT PAR GRIFFAGE ET A FROID. ENSUITE, IL Y AURA LIEU DE LE TREMPER DANS DU PETROLE POUR DECELER SI UNE CRIQUE NE S'EST PAS PRODUITE.

*
* *
*

Fig.1

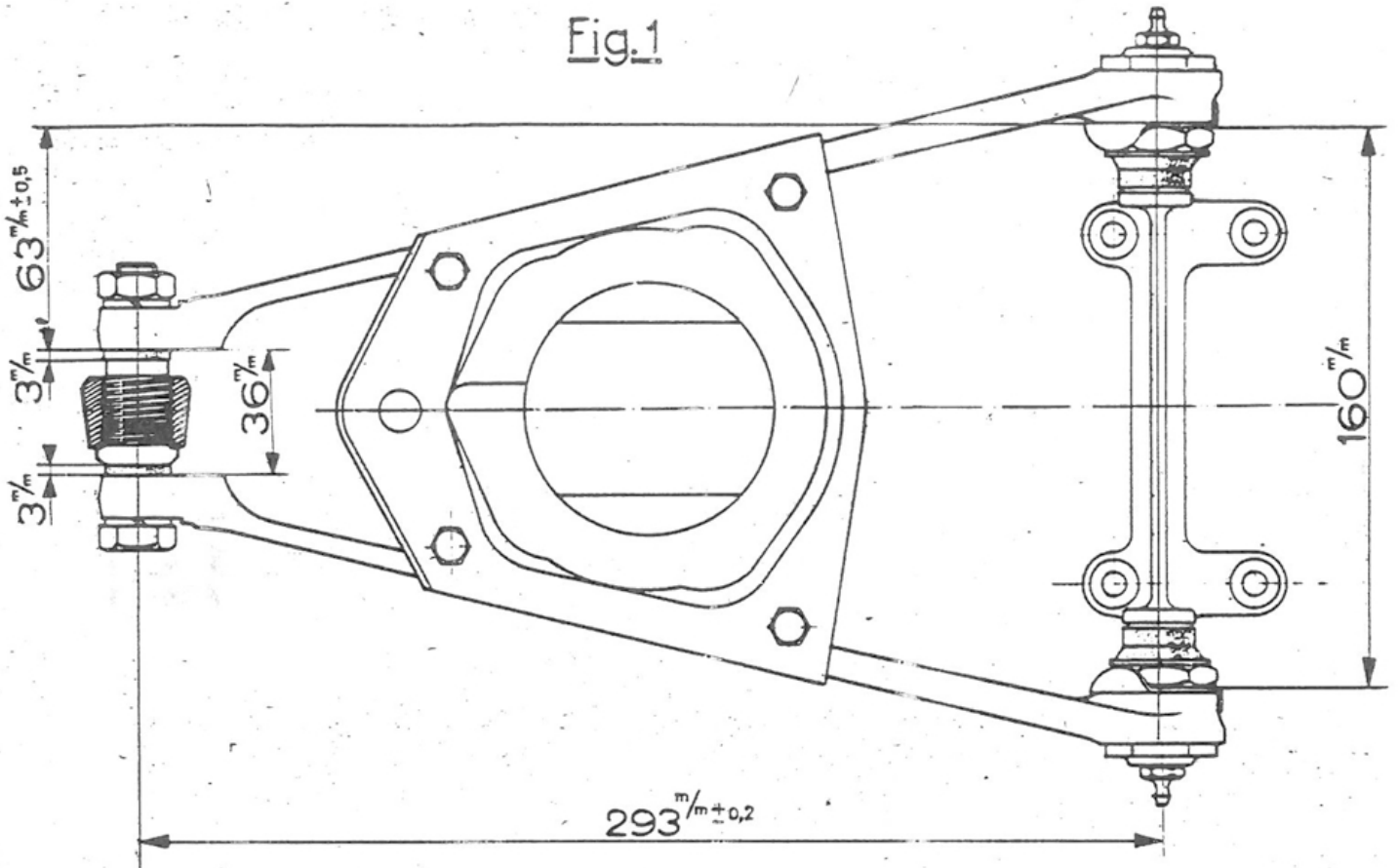


Fig.2

