



### PURGE DES CANALISATIONS.

REMARQUE : Pour que les freins soient efficaces, il ne doit rester aucune bulle d'air dans les canalisations.

1. Faire le plein du réservoir et surveiller le niveau pour le rétablir au fur et à mesure des besoins (utiliser exclusivement le liquide spécial pour frein ou les liquides spéciaux pour circuits hydrauliques à l'exclusion des liquides LHS2 et LHM).

2. Déposer le capuchon caoutchouc protecteur de la vis de purge du cylindre de roue AR droit. Placer sur la vis de purge un tube caoutchouc (tube  $\phi$  intérieur = 6 mm - longueur = 300 mm).

Faire tremper l'extrémité du tube dans un récipient transparent de préférence (verre, bouteille etc..) contenant déjà un peu de liquide spécial.

3. Desserrer la vis de purge d'un demi-tour environ.

4. Faire actionner la pédale de frein par un aide.

A chaque coup de pédale, une certaine quantité de liquide s'échappe du tube entraînant des bulles d'air se trouvant dans les canalisations. Faire actionner la pédale jusqu'à ce qu'aucune bulle ne sorte plus du tube.

A ce moment, la pédale étant maintenue, en pression et le tube toujours plongé dans le liquide, bloquer la vis de purge.

Déposer le tube caoutchouc de purge.

Mettre en place le capuchon protecteur.

5. Effectuer les mêmes opérations pour chaque roue dans l'ordre suivant :

roue AR.G. - roue AV.D. - roue AV.G.



Ne pas oublier de faire le niveau du réservoir (liquide spécial).

REMARQUE : Il existe dans le commerce des appareils à pression, permettant une purge continue, et qui donnent de bons résultats. Leur emploi est très recommandé.

#### **6. Contrôler l'étanchéité.**

Pour cela : appuyer sur la pédale, aussi fort que possible pendant 30 secondes à 1 minute. Si la pédale résiste, l'étanchéité est bonne; si, au contraire elle s'abaisse plus ou moins rapidement, il existe une fuite.

Observer également le réservoir. Si le liquide est refoulé, c'est que la coupelle du maître-cylindre n'est pas étanche.

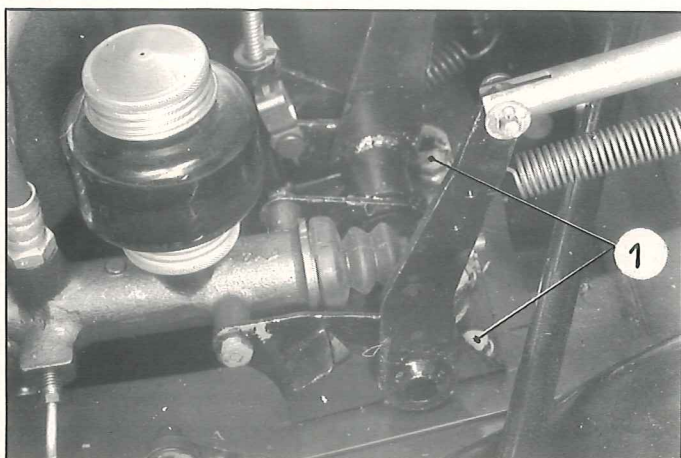
Il faut immédiatement procéder à la remise en état de cet organe. (voir Op. A. 453-3 §§ 1 à 8).

#### **REGLAGE DE LA PEDALE DE FREIN ET DU POUSOIR DE MAITRE-CYLINDRE.**

*Véhicules sortis jusqu' Février 1963.*

REMARQUE : Le jeu nécessaire entre le poussoir et le piston du maître-cylindre, afin de permettre au piston de revenir en arrière et de dégager ainsi le trou d'alimentation, s'obtient par la position du pédalier sur la traverse du châssis.





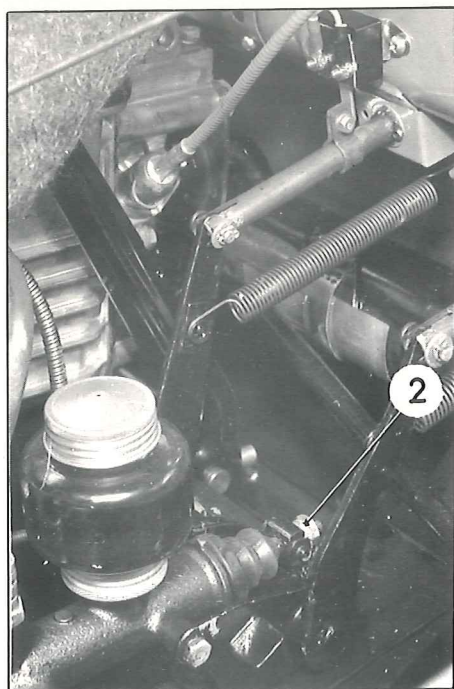
7. Desserrer les 4 vis (1) de fixation du pédalier et le déplacer sur ses boutonnières pour obtenir un jeu (0,5 mm maxi) avant l'attaque du poussoir sur le piston du maître-cylindre. Serrer les 4 vis (1) de fixation du pédalier.

8. Dans le cas où le jeu de 0,5 mm maxi ne peut être réalisé, il faut régler la garde en plaçant la goupille dans le trou de la tige de pédale permettant d'obtenir ce jeu. Pratiquement, la goupille est placée dans le 4ème trou en partant de l'extrémité de la tige côté pédalier.

9. Régler le contacteur de stop.

*Véhicules sortis depuis Février 1963.*

REMARQUE : Sur le nouveau pédalier de freins, le jeu nécessaire entre le poussoir et le piston du maître-cylindre s'obtient en réglant la longueur du poussoir.



10. Desserrer l'écrou (2) de blocage du poussoir. Visser ou dévisser le poussoir pour obtenir un jeu = 0,5 mm maxi avant l'attaque du piston de maître-cylindre par le poussoir. Serrer l'écrou de blocage du poussoir.

11. Régler le contacteur de stop.

NOTA : Le nouveau pédalier peut être monté sur les véhicules précédents (conserver les anciens ressorts de rappel des pédales).

La nouvelle pédale de frein n'ayant qu'un seul trou de goupille peut être montée sur l'ancien pédalier.

Si nécessaire, percer un trou à la demande pour obtenir le réglage correct du jeu à l'attaque du maître-cylindre.