

**NOTA.** — Le levier de sortie du boîtier doit entrer en contact avec ses butées avant que celles des fusées soient en contact avec l'essieu.

- Braquer les roues de l'autre côté en disposant également une cale de 1 mm d'épaisseur entre butée de fusée et essieu.
- Régler l'autre butée du levier.

## ENTRETIEN.

Lors du remplissage du circuit-assistance de direction, il est recommandé de braquer à fond plusieurs fois de suite, dans les deux sens, le moteur tournant au ralenti, afin de purger le vérin et le circuit.

- Compléter ensuite le niveau du réservoir.
- Faire tourner le moteur à 1500 tr/mn environ et vérifier que l'huile n'est

pas émulsionnée, ce qui indiquerait une purge insuffisante.

## Qualité de l'huile.

Deux qualités d'huile ont été successivement utilisées : la SHELL 10 W 30, de couleur marron, puis la SHELL «DONAX T 6», de couleur rose.

Ces deux huiles ne sont pas miscibles.

# VIII. — FREINS

Les freins du véhicule « SM 6 » sont du type à segments flottants commandés hydrauliquement avec servo-frein à air comprimé.

L'installation comporte un limiteur de pression sur le circuit hydraulique des roues arrière, réglant le freinage de cet essieu en fonction de la charge du véhicule.

Le frein de parcage et de secours est du type à ressort et à air comprimé, agissant sur les roues arrière.

Les freins des véhicules « SM 7 » et « SM 8 » sont du type à segments avec point fixe commandés par circuit direct à air comprimé.

Le frein de parcage et de secours est du type à cylindres télescopiques et à verrou, agissant sur les roues arrière, en conjugaison avec le frein principal.

Le compresseur d'air est étudié dans le chapitre « Moteurs » et nous prions nos lecteurs de bien vouloir s'y reporter.

## Régulateur de pression d'air

« SM 6 », « SM 7 » et « SM 8 ».

Pression de déclenchement : 7,7 à 8,2 bars.

Pression de réenclenchement : 7,2 bars.

## Valve de protection « SM 6 ».

Pression d'ouverture : 5,5 bars.

## Limiteur de pression sur l'essieu AR « SM 6 ».

Cote (A) de réglage du ressort : 303 mm.

Pression de coupure : 32 bars.

## Robinet de frein double

« SM 7 », « SM 8 ».

Prédominance :  $0,55 \pm 0,15$  bar.

## Valve réductrice « SM 7 », « SM 8 ».

Rapport des pressions entrée/sortie :  
— type 60 D 420 (porteurs et remorqueurs) : 8/6,8;

— type 60 D 415 (tracteurs) : 8/2.

Pression maxi. d'utilisation : 10 bars.

## CONSEILS PRATIQUES

La remise en état des segments de freins est une opération classique.

Les figures guideront le réparateur en donnant la disposition des pièces.

## REGLAGE DES SEGMENTS DE FREINS SUR « SM 6 ».

L'opération est classique, en agissant sur la came de réglage de chaque segment : vers le bas pour approcher les garnitures du tambour et vers le haut pour les éloigner.

## REGLAGE DES SEGMENTS DE FREINS SUR « SM 7 » ET « SM 8 ».

Lors du montage des segments, avant la pose des tambours :

- Régler l'équerrage des segments au moyen des vis « A » (voir figure).
- Contrôler l'équerrage au moyen d'un montage s'appuyant sur la fusée ou au moyen d'un tambour largement ajouré.

Après le montage des tambours :

- Régler la distance entre segments et tambours par le réglage de la tige du piston et par celui du levier.

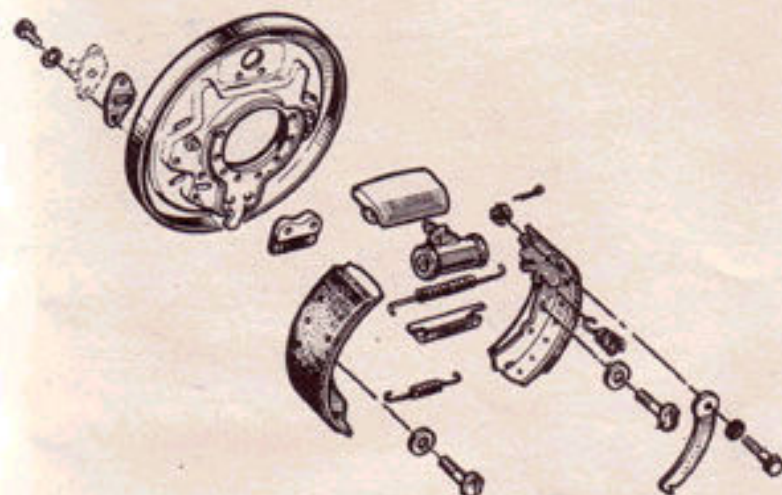
La tige du piston du cylindre de roue doit se déplacer de 10 à 15 mm avant que les segments soient au contact du tambour. Si la course est inférieure à 10 mm, les freins sont réglés trop serrés; si la course est supérieure à 15 mm, il sera nécessaire de les régler. Le réglage est effectué soit par la tige du piston, lorsque le filetage de la chape le permet, soit en changeant la position du levier sur l'arbre de commande par la vis de réglage (B) (voir figure) :

- Présenter la clé sur la vis de réglage.
- Enfoncer la clé et la vis pour pousser la douille de verrouillage.
- Tourner la vis de réglage en maintenant la clé enfoncée.

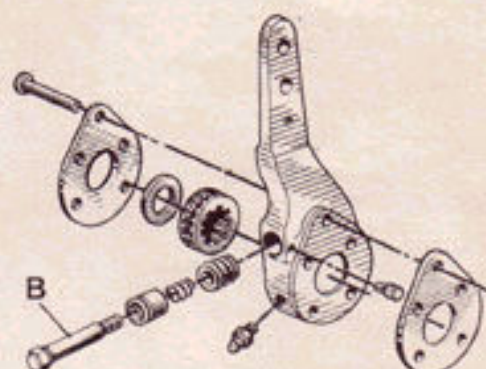
## CARACTERISTIQUES

Véhicule type .....	« SM 6 »	« SM 7 » « SM 8 »	« SM 8 T »
Diamètre des tambours AV et AR (mm) .....	355,6	406	AV : 406 AR : 414
Diamètre maxi. après rectification (mm) .....	358,6	409	AV : 411 AR : 417
Diamètre des cylindres de roues avant (pouces) .....	1" 3/4	4"	4"
Diamètre des cylindres de roues arrière (pouces) .....	1" 3/4	4" - 3" 1/2	4" - 3" 1/2
Épaisseur des garnitures neuves (mm) .....	10	10	10
Largeur des garnitures (mm) .....	100	100	AV : 100 AR : 125
Longueur des garnitures (mm) .....	AV : 370 AR : 320	AV : 365 AR : 300	AV et AR : 365



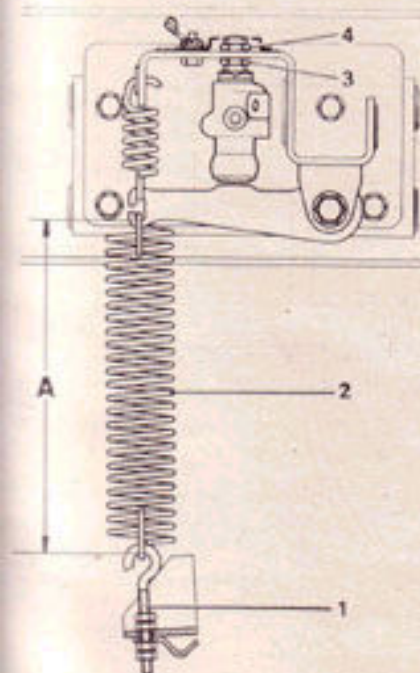
**FREIN ARRIERE POUR « SM 6 »****LEVIER DE FREIN  
POUR « SM 7 » ET « SM 8 »**

B. — Vis de réglage du levier.

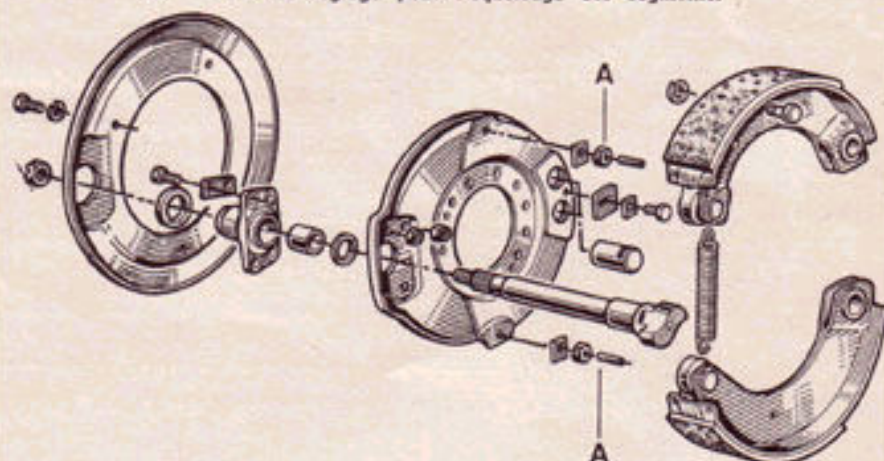
**REGLAGE DE LA COMMANDE DU  
LIMITEUR DE FREINAGE SUR  
L'ESSIEU ARRIERE DU « SM 6 ».**

Pour effectuer cette opération, le véhicule doit être en ordre de marche et à vide.

- Agir sur les écrous du crochet (1) pour obtenir la longueur « A » = 303 mm du ressort (2).
- Bloquer écrous et contre-écrous du crochet de réglage.

**FREIN ARRIERE POUR « SM 7 » ET « SM 8 »**

A. — Vis de réglage pour l'équerrage des segments.

**CONTROLE DU LIMITEUR.**

- Enlever la vis de purge de l'un des cylindres de frein arrière.
- Brancher à sa place l'appareil Testarc et purger le circuit en ouvrant le robinet de l'appareil.
- Fermer le robinet et appuyer sur

la pédale de frein : la pression maxi indiquée doit être 32 bars.

Dans le cas contraire, il est nécessaire de procéder au réglage du limiteur.

**REGLAGE DU LIMITEUR.**

- Desserrer l'écrou (4) de fixation de l'appareil sur son support (voir fig.).
- Visser l'écrou (3) pour augmenter la pression de coupure ou inversement.
- Resserrer l'écrou (4).
- Contrôler la pression de coupure comme il est indiqué dans le paragraphe précédent.

**Ci-contre :**

Réglage de la commande et du limiteur de freinage sur l'essieu arrière du « SM 6 ».

1. Crochet de réglage de la commande par ressort. - 2. Ressort. - 3 et 4. Ecrous de réglage de la pression de coupure du limiteur - A. = 303 mm.



## FREIN DE PARCAGE ET DE SECOURS (« SM 6 »).

Ce frein est du type à ressort et à air comprimé.

C'est le ressort qui fournit l'effort de freinage et l'air comprimé qui assure le défreinage.

L'appareil est monté transversalement sur la traverse milieu du châssis et agit simultanément sur les deux câbles allant aux roues arrière.

### Câble de commande.

Le câble de commande du frein de parcage et de secours est rappelé par un ressort extérieur complémentaire.

Si ce ressort n'existait pas, il est conseillé de l'adapter comme l'indique la figure lors d'une intervention.

Les valves qui portent la lettre « C » à l'emplacement indiqué possèdent intérieurement une limitation du recul de la tige de commande.

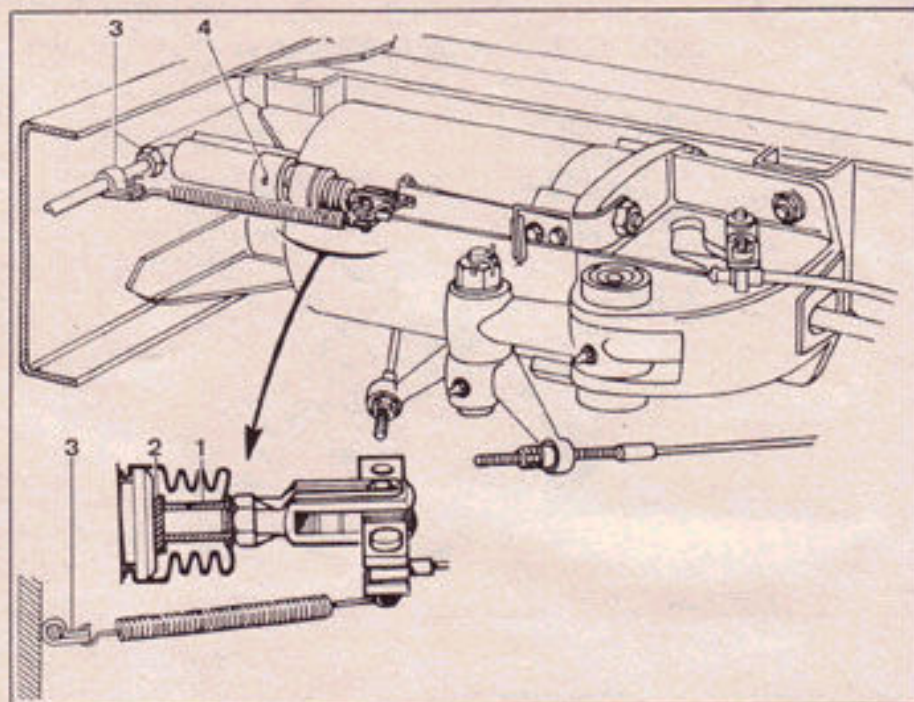
Dans le cas où la valve ne porterait pas la lettre « C », il serait nécessaire alors d'ajouter également une entretoise et une rondelle plate sur la tige de valve (voir figure).

### Réglage des câbles.

- Régler préalablement les segments de freins arrière.

**Nota.** — L'usure des garnitures ne doit jamais être rattrapée par le réglage des câbles.

- Pousser le levier de frein à main vers le tableau pour envoyer l'air comprimé dans le cylindre.



Ressort de rappel complémentaire du câble de commande du frein de parcage et de secours (« SM 6 »).

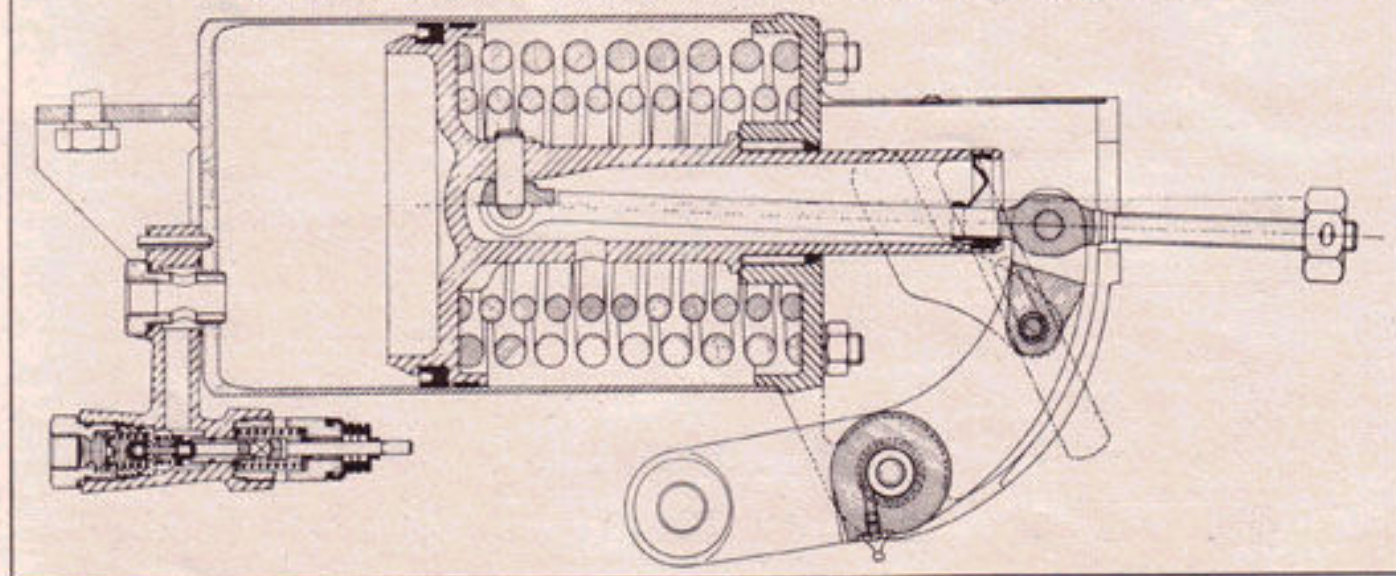
1. Entretoise. - 2. Rondelle plate. - 3. Collier d'ancrage du ressort. - 4. Emplacement de la lettre « C » sur les valves comportant une limitation intérieure du recul de la tige de commande, auquel cas, l'entretoise (1) et la rondelle (2) sont inutiles.

La pression de l'air du circuit doit être au minimum de 4,5 bars.

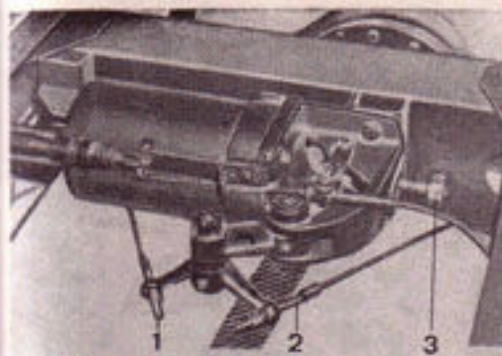
- Enlever les contre-écrous de l'extrémité de chaque câble.

- Visser une poignée (soudée à un écrou) sur l'extrémité de chacun d'eux.
- Exercer une traction sur chacune

## COUPE DU FREIN DE SECOURS ET DE PARCAGE POUR « SM 6 »







Réglage des câbles du frein de parcage et de secours (« SM 6 »).

1. Erou de réglage et contre-écrou du câble droit. - 2. Du câble gauche. - 3. Erou de desserrage manuel des freins.

des poignées de manière à sentir le jeu existant entre le câble et le levier de commande.

- Régler les écrous de manière que l'attaque du câble soit sans jeu mais sans contrainte sur le levier. Ce dernier doit faire un angle égal avec chaque câble.

- Retirer les poignées et placer les contre-écrous.

- Vérifier la course de la poignée de commande au tableau de bord : elle doit être au maximum de 140 mm.

#### Desserrage manuel du frein de secours (« SM 6 »).

En cas d'impossibilité d'obtenir une pression d'air supérieure à 4,5 bars

nécessaire au desserrage du frein de secours, il est cependant possible d'obtenir le desserrage d'une manière manuelle en opérant comme il est indiqué ci-dessous :

- Retirer la goupille fendue de l'écrou (3).
- Visser l'écrou sur la tige du piston jusqu'au déblocage des roues arrière.

#### FREIN DE PARCAGE ET DE SECOURS (« SM 7 », « SM 8 »).

Ce frein est du type à cylindres télescopiques et à verrou, agissant sur les roues arrière.

Le piston de grand diamètre (3) est celui du frein principal alimenté en air par l'orifice (1).

Le piston intérieur (4) est celui du frein de secours alimenté par l'orifice (10).

Les diabolos (9) du verrou bloquent la tige creuse de poussée (7) en l'empêchant de revenir vers la gauche pour assurer le maintien des freins en position serrée.

Pour obtenir le frein de parcage, deux opérations sont donc nécessaires : actionner le frein principal, puis le levier de frein de parcage qui met à l'air libre la face gauche du piston (8) permettant aux diabolos (9) de bloquer la tige creuse de poussée et de maintenir les freins serrés.

Pour obtenir le défreinage du frein de parcage, il suffit d'actionner le frein principal (ou de secours) pour débloquent les diabolos (9) et la tige creuse, puis d'amener le levier du frein de parcage en position route pour envoyer de l'air sur la face gau-

che du piston (8) par l'orifice (11) et maintenir alors les diabolos éloignés de leur rampe de blocage.

#### Desserrage manuel du frein de secours (« SM 7 » - « SM 8 »).

En cas d'impossibilité d'obtenir une pression d'air suffisante au desserrage du frein de secours, il est cependant possible d'obtenir le desserrage d'une manière manuelle en opérant comme il est indiqué ci-après :

- Relier le robinet de gonflage du véhicule au raccord inférieur avant de la valve de desserrage rapide située sur le pont arrière.

- Utiliser pour ce raccordement, le tuyau flexible fourni avec l'outillage de bord.

- Ouvrir le robinet de gonflage : l'air du réservoir principal (ou du compresseur d'air) assurera le desserrage des freins arrière.

## IX. - SUSPENSION

La suspension des véhicules Saviem « SM 6 », « SM 7 » et « SM 8 » est composée de ressorts à lames à l'avant et à l'arrière.

La suspension avant est complétée par des amortisseurs télescopiques et la suspension arrière par des tampons Evidgom à flexibilité dégressive.

La réparation est classique et ne nécessite pas de commentaire.

#### Frein de parcage et de secours (« SM 7 », « SM 8 »).

1. Entrée d'air du frein principal. - 2. Cylindre principal. - 3. Piston principal faisant, à l'intérieur, cylindre de secours. - 4. Piston de secours. - 5 et 7. Tiges creuses de poussée (deux parties solidaires l'une de l'autre). - 6. Point d'appui de la tige de branche-

ment au frein arrière. - 8. Piston de déblocage du verrou. - 9. Diabolos de blocage de la tige creuse de poussée. - 10. Arrivée d'air du frein de secours. - 11. Arrivée d'air du piston de déblocage du verrou.

