



IVECO ML260 Euro3 Euro5 6x2

Manuel d'atelier et d'entretien pour essieu arrière autodirecteur

Version 0

S.T. SYSTEM TRUCK S.p.A.





Index de la conversion code 50.01.10.0005	Pag.
1. INFORMATIONS GÉNÉRALES	3
1.1. Introduction	3
1.2. Informations relatives à la sécurité	3
1.3. Garantie	3
1.4. Remarques importantes	3
2. ESSIEU AUTODIRECTEUR	4
2.1. Plaque d'identification	4
2.2. Points de lubrification	5
2.3. Démontage et montage de l'étrier	6
2.4. Démontage/montage des coussinets étrier	8
2.5. Démontage/montage de la barre de direction	9
2.6. Démontage/montage de la douille élastique de la barre de direction	10
2.7. Démontage/montage des leviers et du ressort pneumatique du stabilisateur	11
2.8. Démontage/montage du cylindre de blocage de direction	12
2.9. Démontage/montage de l'amortisseur	13
2.10. Alignement et convergence des essieux	14
3. SUSPENSION	15
3.1. Démontage/montage des ressorts pneumatiques	16
3.2. Démontage/montage de l'amortisseur	17
3.3. Démontage/Montage Silent-block et tige vantail gauche	18
3.4. Démontage/Montage Silent-block et tige vantail droit	19
3.5. Démontage/montage des cavaliers	20
4. SYSTÈME PNEUMATIQUE	21
4.1. Description de l'installation	21
4.2. Réglage de la vanne modulante	24
5. SYSTÈME ÉLECTRIQUE	24
6. INTERVALLES D'ENTRETIEN	26
7. COUPLES DE SERRAGE DE L'ESSIEU	27
8. COUPLES DE SERRAGE DE LA SOSPENSION	28
9. SYSTÈME PNEUMATIQUE DE FREINAGE	29
10. SYSTÈME PNEUMATIQUE DE LA SUSPENSION	30



1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1. Introduction

Ce manuel d'entretien a été préparé pour aider les clients qui effectuent leurs propres procédures d'entretien.

Pour plus d'informations sur les freins et les plateaux tournants, faire référence au manuel d'entretien Iveco - CNH.

1.2. Informations relatives à la sécurité

Pour S.T. System Truck, il n'est pas possible de donner toutes les informations de sécurité et d'évaluer chaque situation de danger pour la personne qui effectue le travail, il est donc essentiel que ceux qui effectuent l'entretien ou la réparation utilisent leurs propres connaissances spécialisées afin de garantir leur propre sécurité et celle des autres et d'éviter d'endommager le véhicule. Par conséquent, toutes les opérations décrites doivent être effectuées conformément aux directives et instructions des autorités responsables de la santé et de la sécurité au travail et de la protection de l'environnement.

- Sécuriser le véhicule avant de commencer les travaux d'entretien.
- Utiliser uniquement des outils non endommagés et adaptés à l'opération que vous effectuez.
- Après le remontage des différentes pièces, s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace entre les pièces mobiles, dans toutes les positions d'utilisation et avec tous les angles de braquage, les hauteurs de roulement et les conditions d'usure.

1.3. Garantie

1. **La période de garantie est de deux (2) ans à compter de la date d'enregistrement.**
2. La garantie couvre les dommages causés par des défauts dans les matériaux, les composants et les pièces installées ou en tout cas de la responsabilité de S.T. System Truck. La garantie NE couvre PAS les dommages liés aux consommables tels que les fusibles, les ampoules, les plaquettes de frein, etc.
3. Pour la gestion opérationnelle de la garantie, faire référence aux procédures internes d'IVECO - CNH.
4. S.T. System Truck n'est pas responsable - et par conséquent n'accepte aucune garantie ou responsabilité - pour tout défaut et/ou dommage résultant d'une utilisation impropre, tel que par exemple :
 - Installation incorrecte ou impropre
 - Non conformité avec les instructions d'entretien
 - Surcharge réelle de l'essieu (pour la charge maximale, voir plaque se trouvant sous la grille avant à côté de celle du constructeur du véhicule).

1.4. Remarques importantes

Tous les composants sont spécialement conçus et fabriqués pour une fonctionnalité et une durée de vie appropriées. Les modifications éventuelles peuvent avoir un effet négatif sur la fiabilité du produit.



Par conséquent, sauf autorisation expresse de S.T. System Truck, les travaux suivants sont interdits :

- soudage, chauffage et redressage, chromage et autres travaux similaires ;
- percer des trous ou effectuer des rainures ;
- fixation d'éventuels supports ou pinces.

Inspecter soigneusement tous les composants qui ont été (ou sont soupçonnés d'avoir été) soumis à impact. Remplacer les composants si nécessaire.

Pour les couples de serrage des boulons de l'essieu, se reporter au paragraphe 7. Dans la description des opérations, le symbole **Nm** indique la valeur du couple de serrage en Newton-mètre.

2. ESSIEU AUTODIRECTEUR

2.1. Plaque d'identification

L'essieu, fabriqué par la société Tecma, est muni d'une plaque sur laquelle se trouvent les principales caractéristiques et le numéro de série pour l'identification.

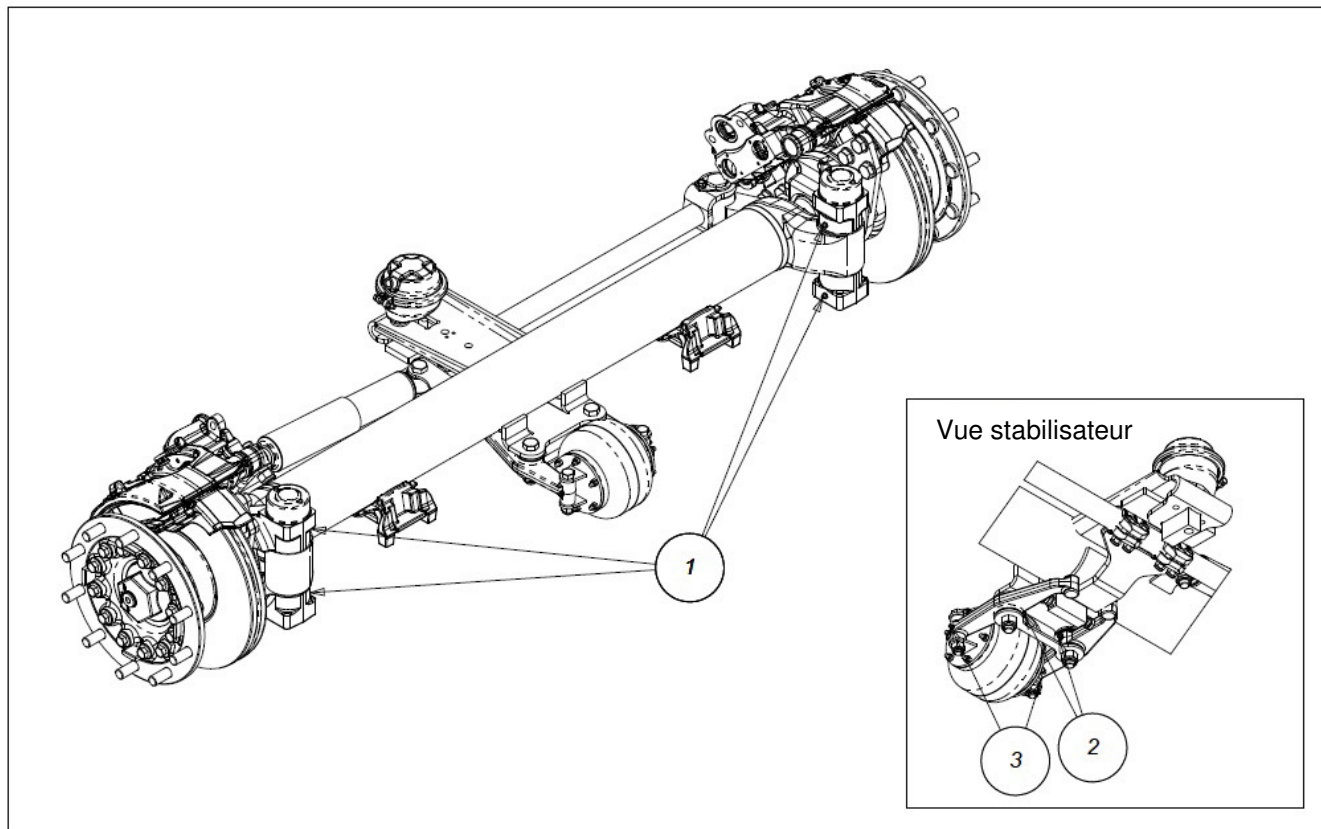
La plaque signalétique se trouve au milieu du corps de l'essieu.

		VERONA - ITALY	
AXLE TYPE	ID1	BRAKE TYPE	ID2
MODEL			
LOAD CAPACITY	STAT. daN	TECH. ID3	daN
MAX SPEED	km/h	SERIE NUMBER	
N° VERBALE DEL FRENO N° TEST REPORT		ID4	

Axle Type:	<i>type d'essieu</i>
Brake Type:	<i>type de frein</i>
Model:	<i>modèle d'essieu</i>
Load Capacity:	<i>charge maximale en daN</i>
Max speed:	<i>vitesse maximale en km/h</i>
Serie Number:	<i>numéro de série</i>
N° Verbale del Freno/N° Test Report:	<i>N° approbation frein TÜV</i>



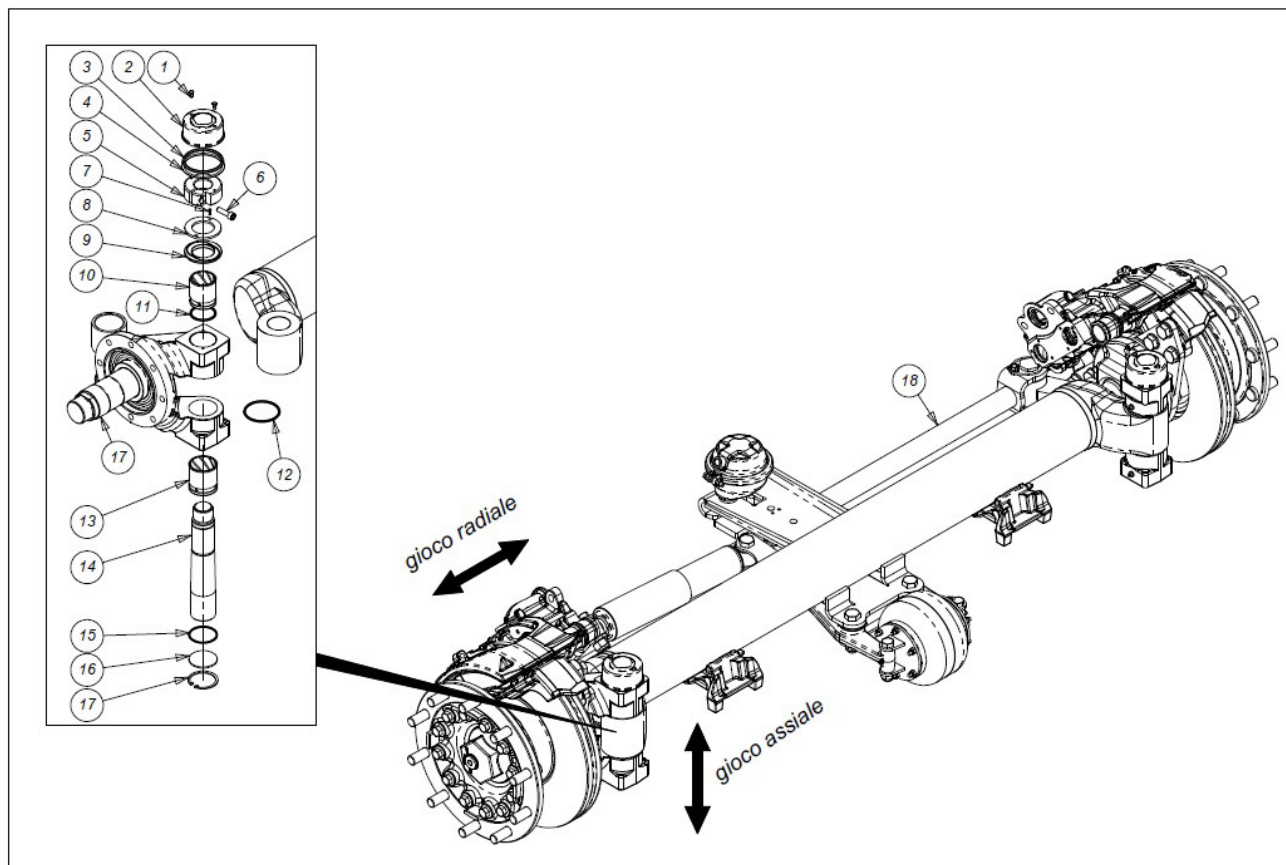
2.2. Points de lubrification



1	Lubrification coussinets étriers	La lubrification des coussinets doit être effectuée avec l'essieu soulevé sans charge. Enlever la protection des graisseurs, lubrifier avec du matériel du commerce jusqu'à ce que la graisse sorte. Nettoyer tout excès de graisse et remplacer la protection des graisseurs. Utiliser de la graisse multi usages.
2	Lubrification coussinets leviers stabilisateurs	Enlever la protection des graisseurs, lubrifier avec du matériel du commerce jusqu'à ce que la graisse sorte. Nettoyer tout excès de graisse et remplacer la protection des graisseurs. Utiliser de la graisse multi usages.
3	Lubrification articulation pneumatique coussinets ressort	Enlever la protection des graisseurs, lubrifier avec du matériel du commerce jusqu'à ce que la graisse sorte. Nettoyer tout excès de graisse et remplacer la protection des graisseurs. Utiliser de la graisse multi usages.



2.3. Démontage et montage de l'étrier



Contrôle périodique roulements tambour

- Vérifier le jeu axial : il doit être inférieur à 1 mm. Si fallait régler le jeu, effectuer les étapes 2-8-9.
- Vérifier le jeu radial total : il doit être inférieur à 1 mm. Si la limite spécifiée est dépassée, remplacer les pièces usées en suivant les étapes suivantes :

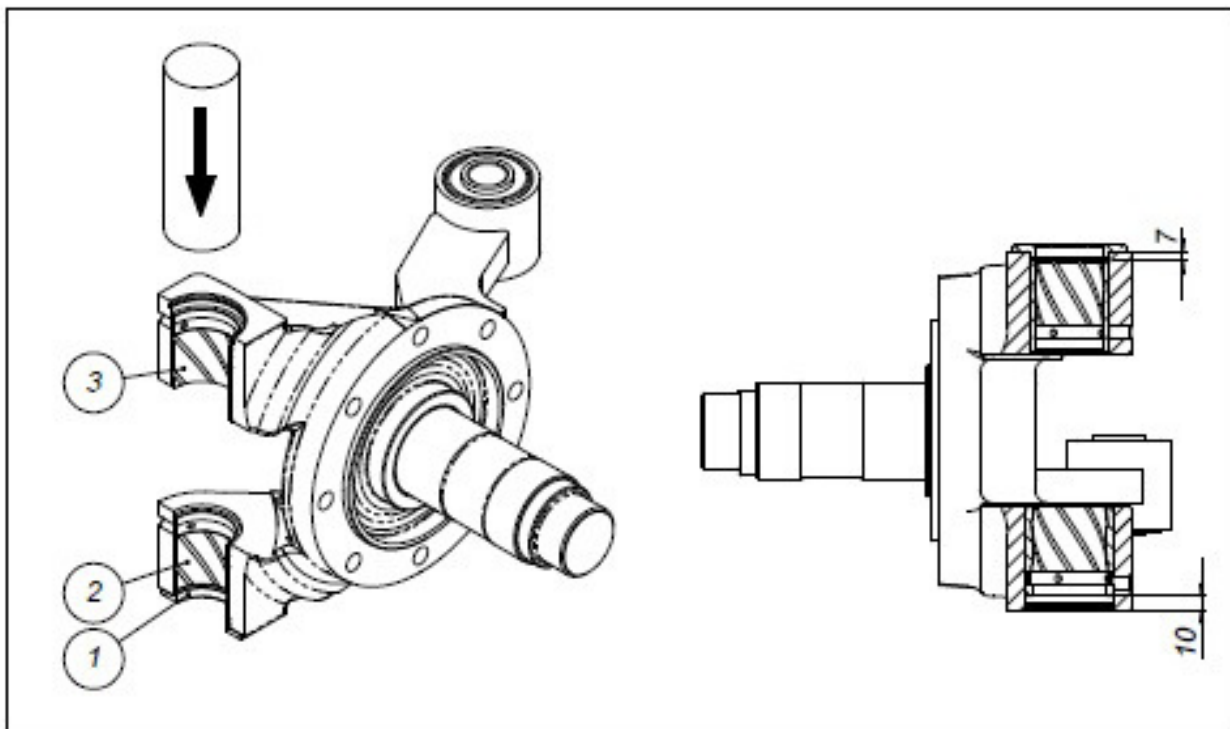
1	Retrait de la barre de direction	Voir opérations paragraphe 2.5
2	Retrait du couvercle supérieur	Dévisser les vis (1) du couvercle et faire glisser le couvercle (2) vers le haut, retirer le joint torique (3) et la bague (4).
3	Retrait du couvercle inférieur	Retirer le Seeger (17), le couvercle (16) et le joint torique (15).
4	Dévisser l'écrou de réglage.	Dévisser la vis de sécurité (6) et desserrer l'écrou de réglage (5) (ne pas l'enlever avant que la broche (14) ne soit libérée).
5	Démontage de la broche	Débloquer la broche (14) à l'aide d'un maillet et chauffer la tête du carter de l'essieu si nécessaire. Retirer ensuite l'écrou (5), le palier de butée (8) et la broche (14). Retirer l'étrier (17).
6	Remplacement des coussinets de l'étrier	Voir opérations paragraphe 2.4.



7	Montage de l'étrier	Monter l'étrier en insérant l'anneau joint torique (12) entre le corps et l'étrier dans la partie inférieure et l'anneau joint torique (11) dans le bras supérieur de l'étrier. Insérer la broche (14) et, à l'aide d'une presse, la planter avec une force de 5000 daN $\pm$ 500 daN. Si aucune presse n'est disponible, appliquer quelques coups de maillet.
8	Réglage du jeu axial	S'assurer que l'essieu est soulevé du sol, appliquer le palier de butée (8) avec une couche de graisse multi usage sur la surface en contact avec le palier (9). Serrer l'écrou de réglage (5) jusqu'à ce qu'il bloque la rotation de l'étrier (17), puis le dévisser de 20/30° et vérifier qu'il tourne librement. Enfin, le bloquer en serrant la vis (6) à 90÷110 Nm.
9	Installation du couvercle supérieur	Insérer la bague (4) et la bague joint torique (3). Insérer le couvercle supérieur (2) et serrer les vis (1).
10	Installation du couvercle inférieur	Insérer la bague joint torique (15), le couvercle (16) et enfin le seeger (17).
11	Lubrifier les coussinets	Voir opérations paragraphe 2.2
12	Installation de la barre de direction	Voir opérations paragraphe 2.5
13	Contrôle convergence et alignement.	Voir opérations paragraphe 2.10



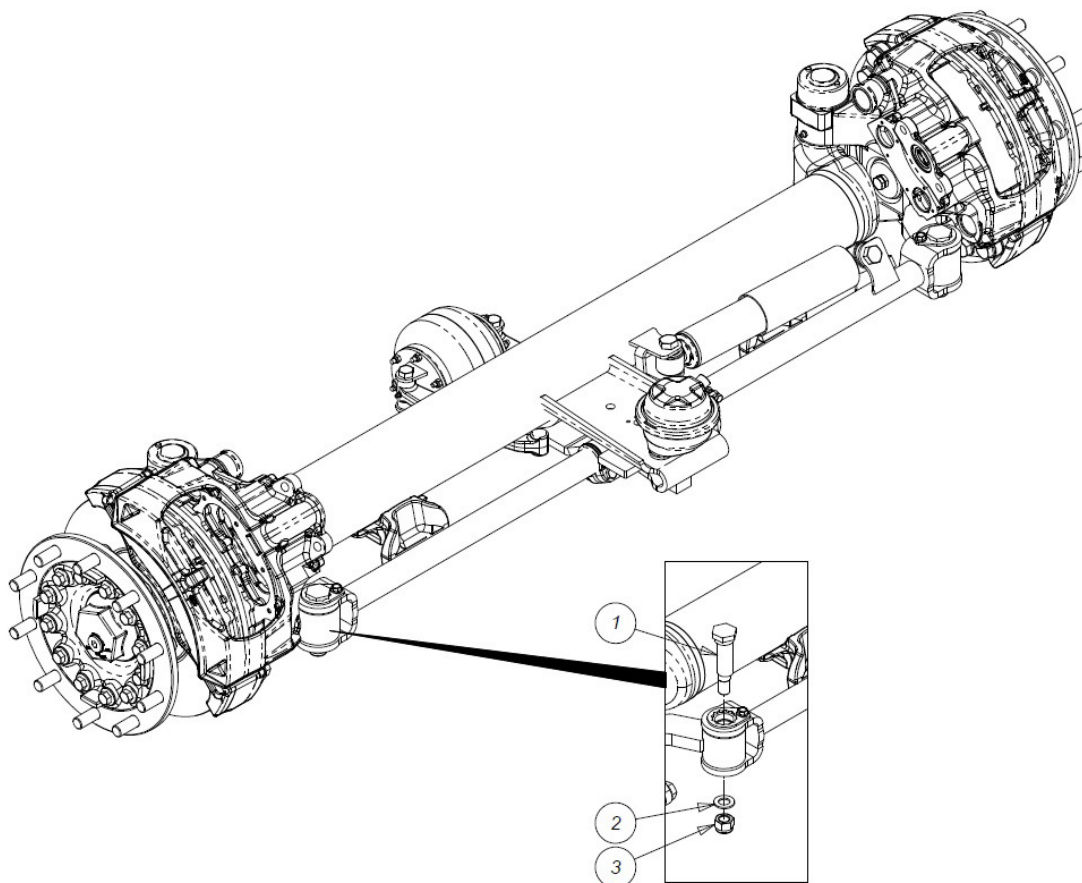
2.4. Démontage/montage des coussinets étrier



1	Extraction des coussinets et du palier de butée	Retirer le coussinet (3) (diamètre extérieur 63) à l'aide d'une presse, en le poussant de l'extérieur vers le centre de l'étrier. Retirer le palier de butée (1) à l'aide d'un burin. Retirer le coussinet (2) (diamètre extérieur 58) en le poussant de l'extérieur vers le centre de l'étrier.
2	Nettoyage de l'étrier	Nettoyer les emplacements des coussinets et les tuyaux de graissage, remplacer les graisseurs.
3	Montage des coussinets	Insérer les coussinets de l'extérieur vers le centre de l'étrier en faisant attention à la position des rainures ; respecter les dimensions du schéma.
4	Installation du palier de butée	Monter le palier de butée en s'assurant qu'il est en contact avec la surface de l'étrier.



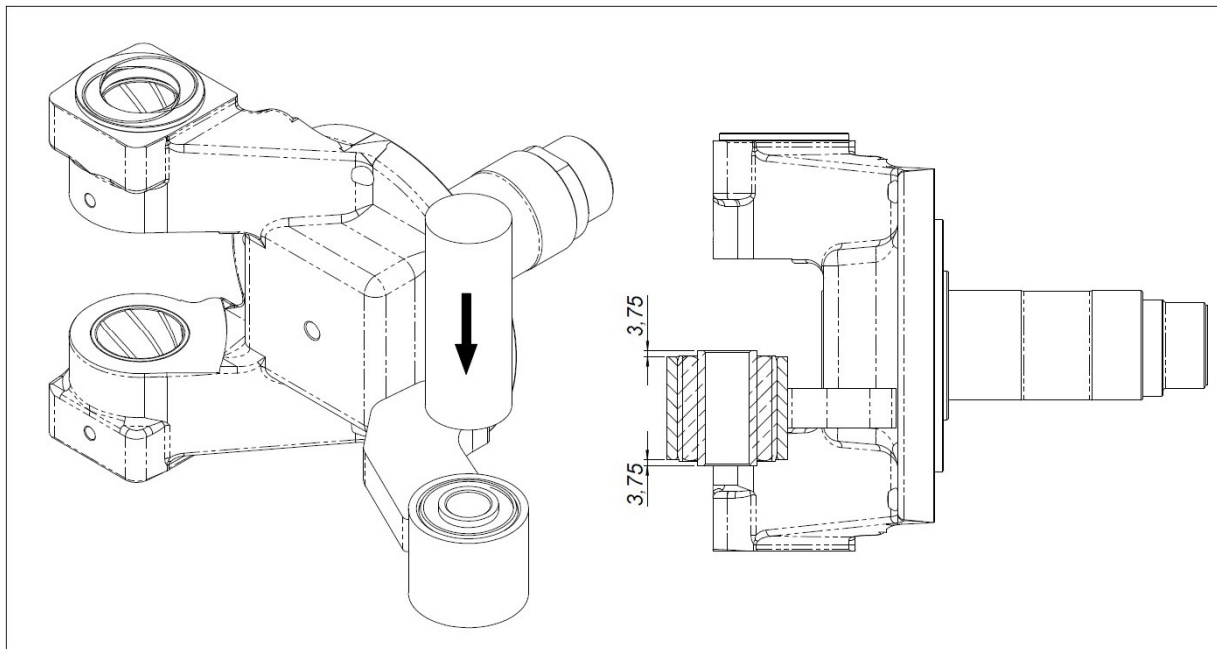
2.5. Démontage/montage de la barre de direction



1	Démontage des étriers de frein	Suivre les instructions IVECO - CNH
2	Démontage de l'amortisseur	Voir opérations paragraphe 2.8.
3	Démontage de la tige excentrique	Dévisser l'écrou (3) et utiliser un maillet en plastique pour retirer la tige excentrique (1).
4	Démontage de la barre	Retirer la barre en la tirant d'un côté
5	Installation de la barre	Effectuer les opérations dans l'ordre inverse, serrer à 290÷350 Nm .
6	Contrôle convergence et alignement.	Voir opérations paragraphe 2.10



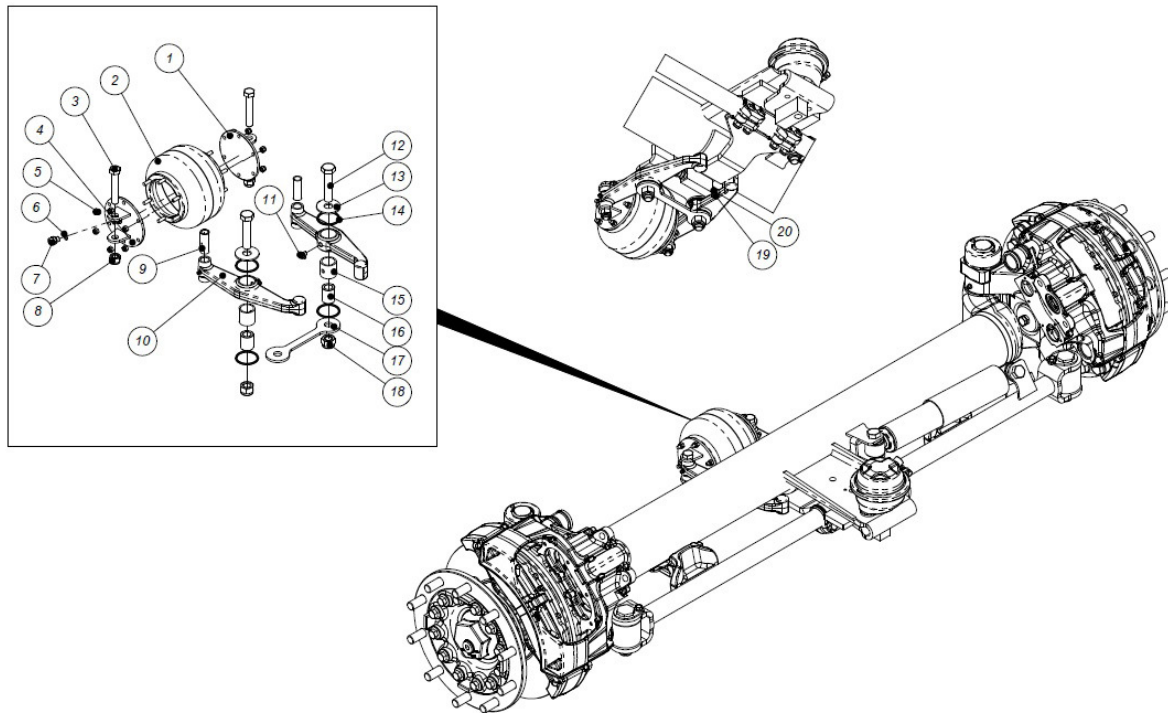
2.6. Démontage/montage de la douille élastique de la barre de direction



1	Retrait de la douille élastique	Retirer la douille élastique à l'aide d'une presse.
2	Montage de la douille élastique	Installer la douille élastique en appuyant sur la bague extérieure de façon à ne pas endommager le caoutchouc. La douille doit être centrée par rapport au bras (voir les dimensions sur la figure).



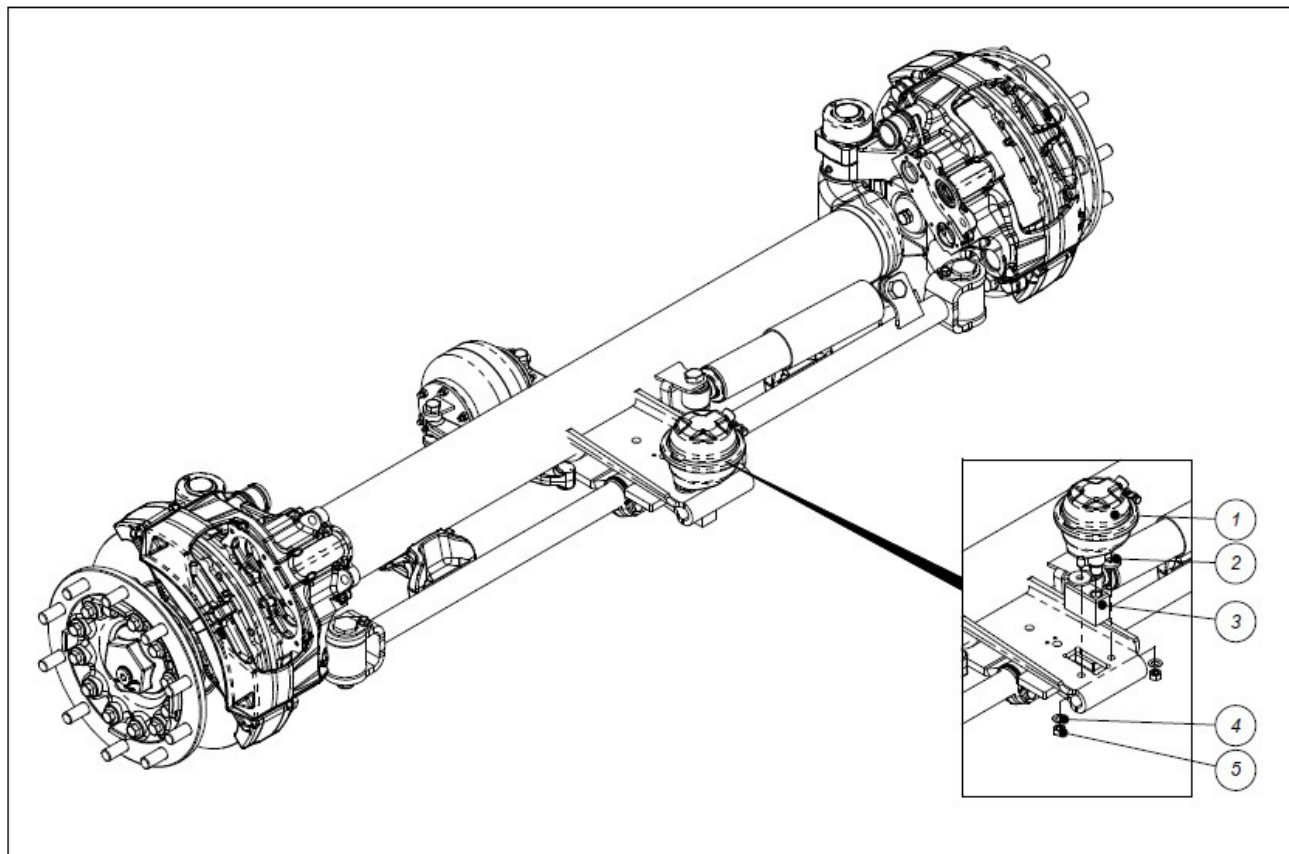
2.7. Démontage/montage des leviers et du ressort pneumatique du stabilisateur



1	Retrait du ressort pneumatique	Retirer la connexion au système pneumatique en dévissant le raccord (7). Dévisser les écrous (8) et retirer les vis (3).
2	Vérification du ressort pneumatique	Contrôler le ressort pneumatique et le remplacer si nécessaire en enlevant les écrous (5) et les supports (1) et (4). Remonter les supports et vérifier les fuites d'air éventuelles Nm .
3	Retrait des leviers du stabilisateur	Dévisser l'écrou (18) et retirer la lame (17). Retirer le levier, vérifier l'usure des douilles (9) et (15). Si nécessaire, enlever les douilles usées, enlever les graisseurs, insérer de nouvelles douilles et percer des trous dans la zone du trou du graisseur, et installer de nouveaux graisseurs.
4	Installation des leviers du stabilisateur	Installer en séquence la vis (12), la rondelle (13), la bague joint torique (14), le levier (10), la douille (16), la bague joint torique de la lame (17) et l'écrou (18) Nm . Vérifier que les leviers tournent librement.
5	Installation du ressort pneumatique	Installer les supports avec ressort sur les leviers, insérer les vis (3) et serrer les écrous (8) Nm . Vérifier que les supports tournent librement. Connecter les tubes d'alimentation.
6	Réglage de la course des leviers	Bloquer la direction de l'essieu, alimenter le stabilisateur, régler les vis (20) de façon à ce que les leviers soient tous deux en contact avec la lame de la barre de direction, bloquer les vis avec les écrous de blocage (19) Nm .
7	Lubrifier	Voir opérations paragraphe 2.5



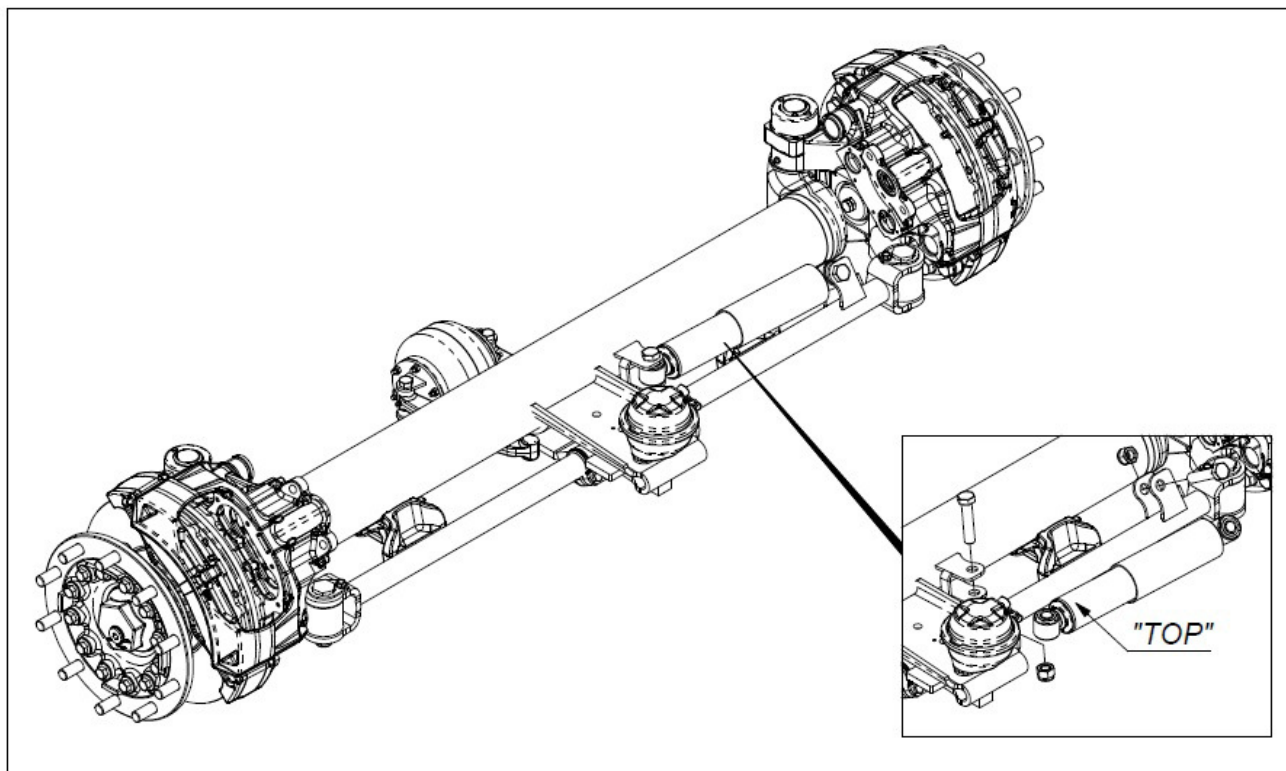
2.8. Démontage/montage du cylindre de blocage de direction



1	Démontage du cylindre de blocage	Retirer l'alimentation pneumatique du cylindre, dévisser l'écrou (5) et tirer le cylindre vers le haut.
2	Remplacement du bloc-cylindres	Alimenter le cylindre en air comprimé, insérer une prise dans le trou de l'axe du cylindre de façon à bloquer la rotation et dévisser le bloc (3) de l'axe.
3	Montage du cylindre de blocage	Effectuer les opérations dans l'ordre inverse. Serrer à 75÷95 Nm .



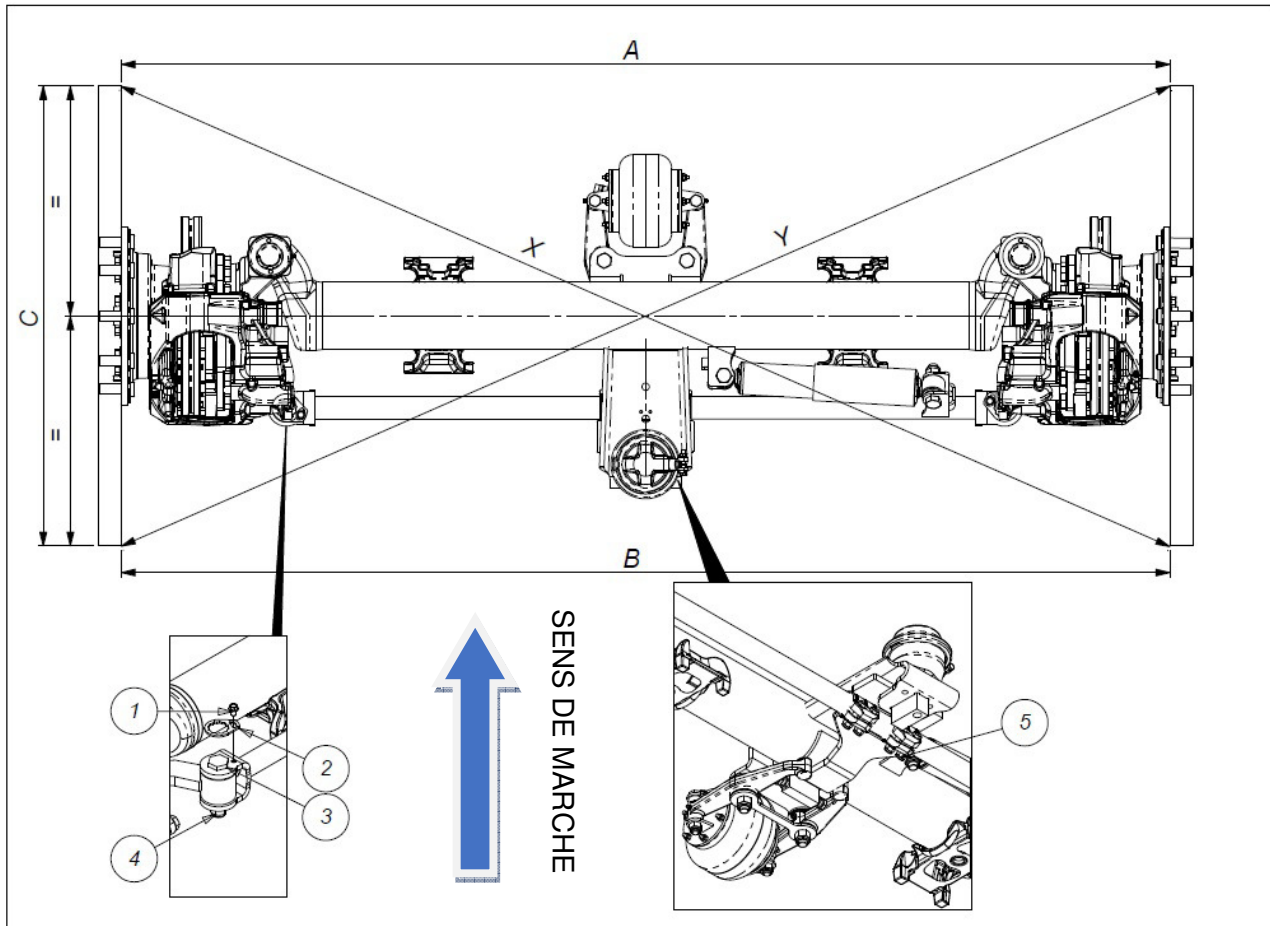
2.9. Démontage/montage de l'amortisseur



1	Démontage de l'amortisseur	Dévisser les écrous et retirer les vis, retirer l'amortisseur.
2	Montage de l'amortisseur	Installer l'amortisseur en veillant à ce que le côté avec l'écriture TOP soit orienté vers le haut. Installer les boulons relatifs et serrer à 290-350 Nm.



2.10. Alignement et convergence des essieux



Deux lignes de longueur $C = 1000 \text{ mm}$ sont nécessaires pour ces opérations. Le véhicule doit être déchargé et garé sur une surface plane.

Positionner les lignes comme indiqué sur le schéma. Lorsque la barre de direction est bloquée (cylindre de blocage engagé), utiliser un outil approprié pour aligner l'une des deux roues de l'essieu avec le véhicule.

La convergence doit être comprise entre 1 et 3 mm. Si ce n'est pas le cas, suivre les étapes suivantes :

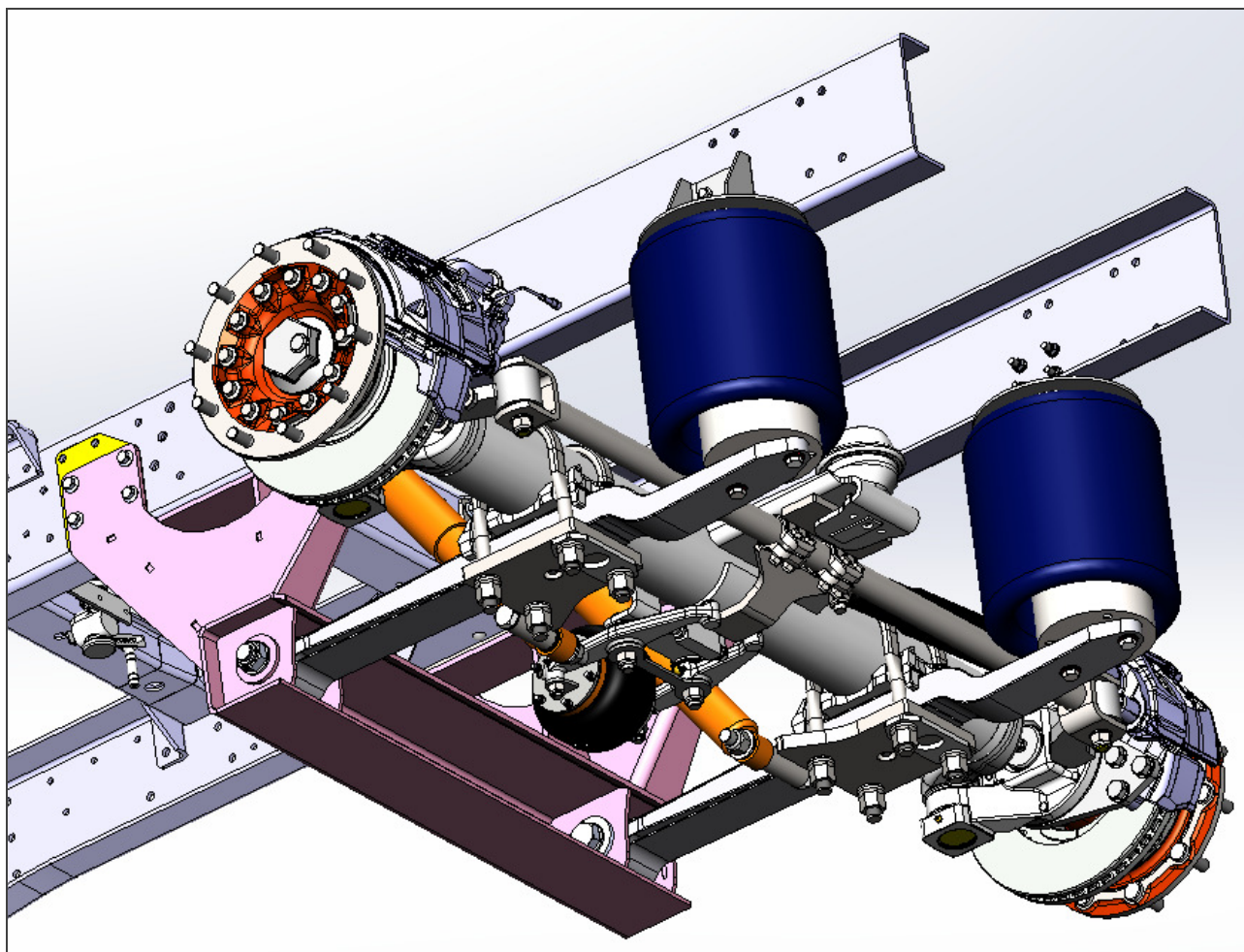
- (a) - dévisser la vis (1)
- (b) - retirer la butée (2)
- (c) - desserrer l'écrou (4)
- (d) - tourner l'axe excentrique (3)
- (e) - régler la convergence
- (f) - monter la butée (2) et serrer la vis (1) à $45 \div 55 \text{ Nm}$
- (g) - serrer l'écrou (4) à $290 \div 350 \text{ Nm}$.

Répéter les opérations de a) à g) pour aligner l'autre roue.

La convergence totale de B à A doit donc être comprise entre 2 et 6 mm.



3. SUSPENSION

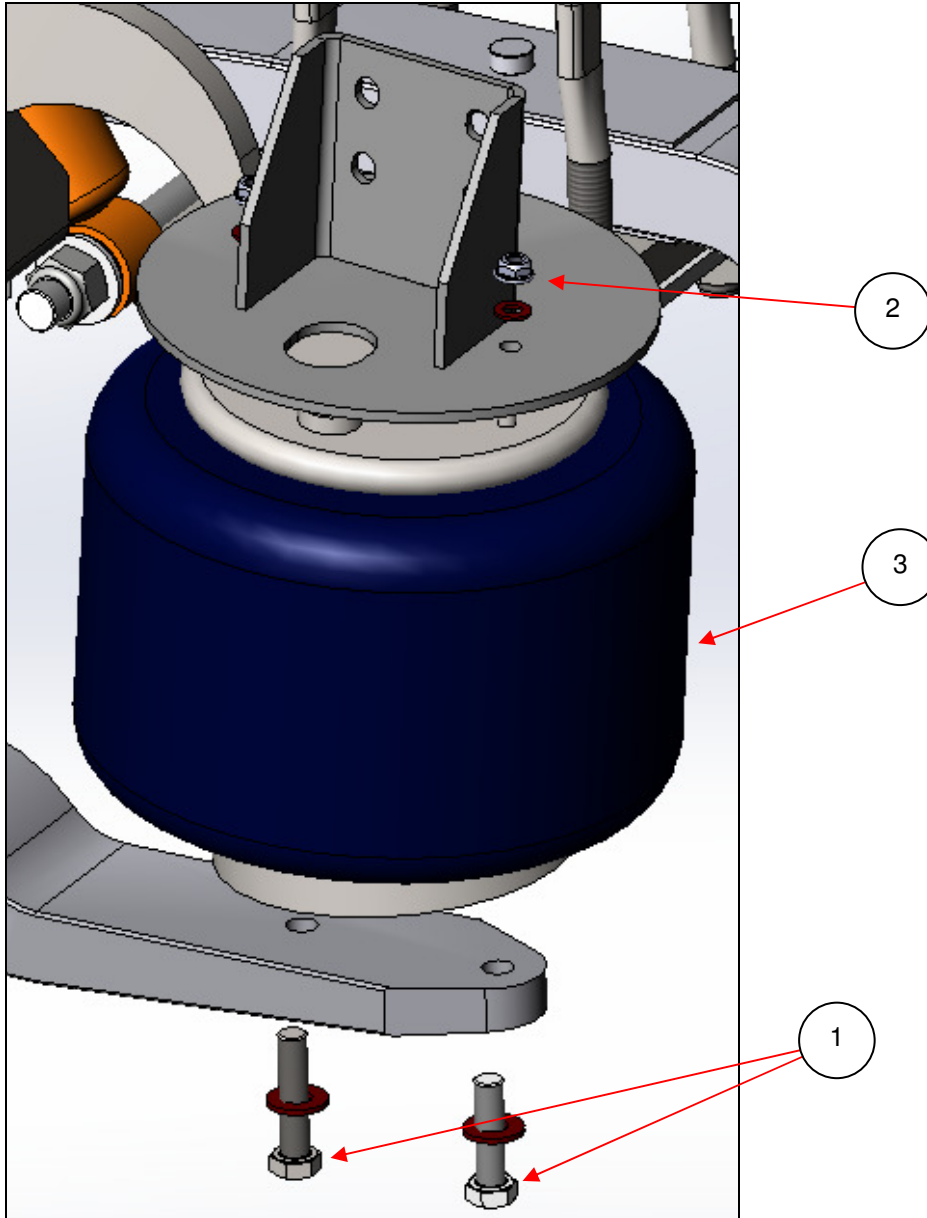


Le groupe suspension, de type pneumatique, est fabriqué par S.T. System Truck et se compose de ressorts pneumatiques (coussin) ancrés au châssis et supportés par les mêmes poutres sur lesquelles l'essieu est boulonné.

Pour le montage avec toutes les indications nécessaires, se référer au tableau 10.01.10.0013 dans le paragraphe 8



3.1. Démontage/montage des ressorts pneumatiques

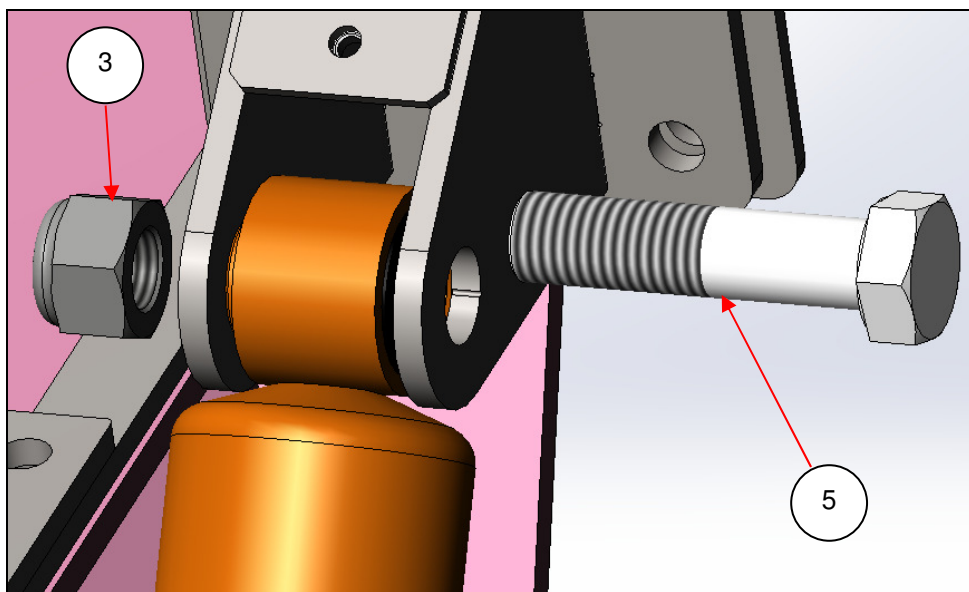
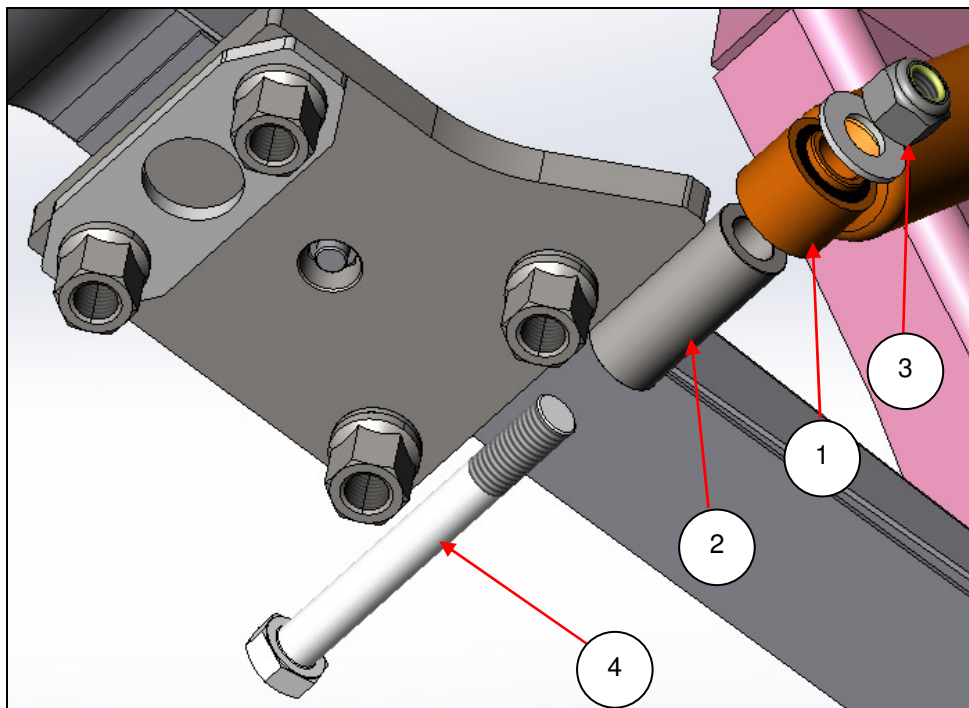


1	Préparation	Lorsque le véhicule est vide, placer des entretoises appropriées sur les patins de suspension de l'essieu moteur
2	Retrait du ressort pneumatique	Purger le système pneumatique en débranchant le tube d'alimentation. Dévisser les vis (1), les écrous (2) et retirer le ressort pneumatique (3)
3	Montage du ressort pneumatique	Effectuer les opérations dans l'ordre inverse. Serrer les vis (1) à 126÷154 Nm . Serrer les écrous (2) à 36÷44 Nm

Attention ! Ne pas souder les parties en acier des ressorts pneumatiques ou du réservoir d'air. Le ressort pneumatique ne peut être chargé d'air comprimé que lorsqu'il est installé. Risque de blessures !



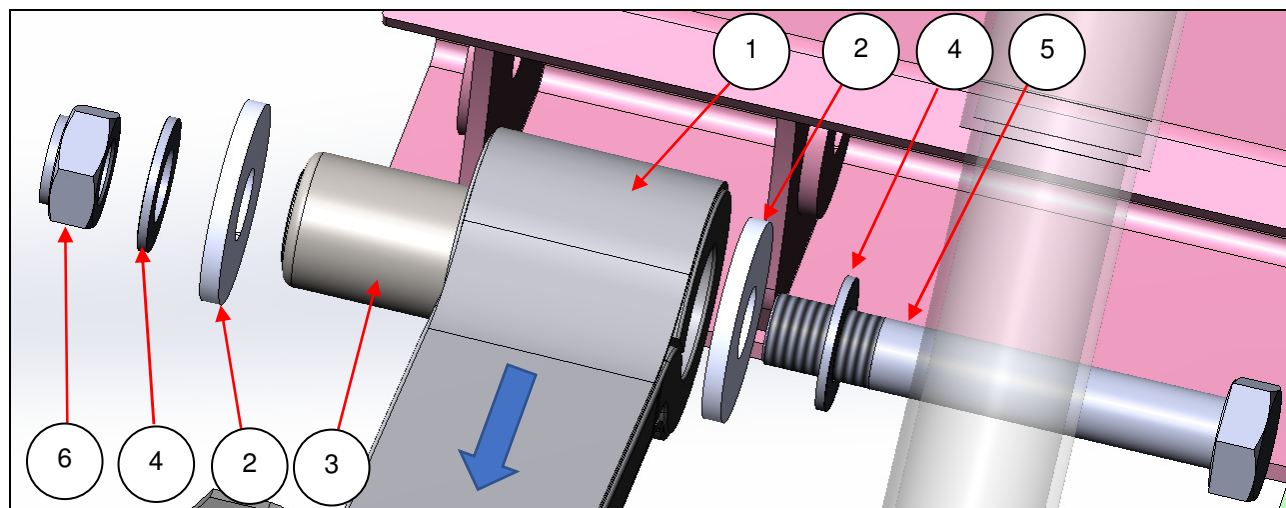
3.2. Démontage/montage de l'amortisseur



1	Démontage de l'amortisseur	Dévisser la vis (4) pour libérer l'amortisseur (1) de la plaque (2), dévisser l'autre vis (5) pour la libérer du support supérieur et retirer l'amortisseur.
2	Montage de l'amortisseur	Effectuer les opérations dans l'ordre inverse pour le montage de l'amortisseur. Serrer les vis (4) et (5) à 405÷495 Nm



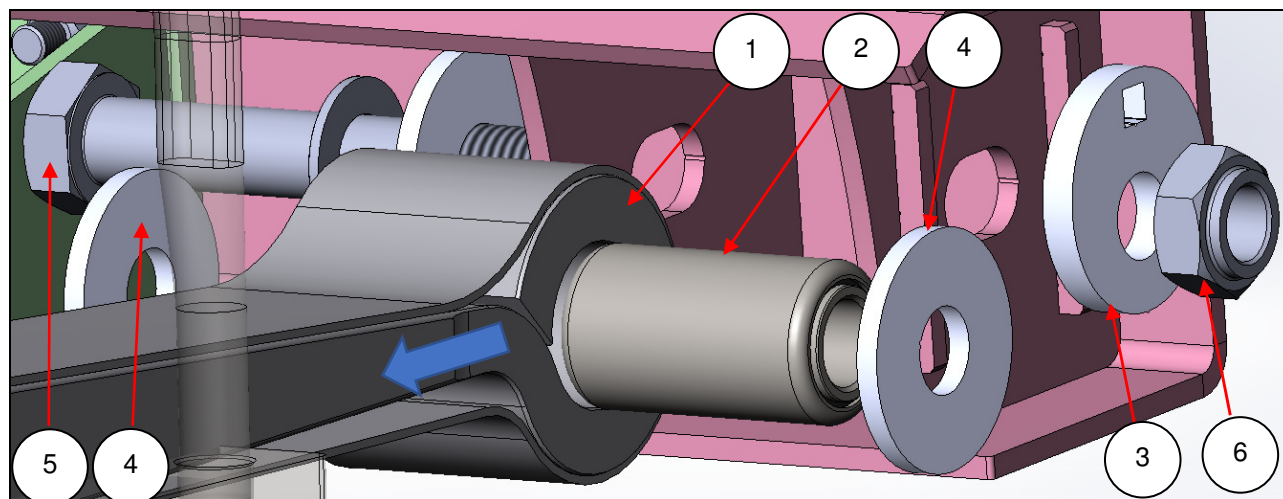
3.3. Démontage/Montage Silent-block et tige vantail gauche



1	Préparation	Lorsque le véhicule est vide, placer des entretoises appropriées sur les patins de suspension de l'essieu moteur
2	Enlever les pneus	Purger l'alimentation en air des ressorts de la suspension en débranchant le tube d'alimentation.
3	Retirer le ressort pneumatique	Voir paragraphe 3.1
4	Retirer l'amortisseur du côté vantail	Voir paragraphe 3.2
5	Retirer les cavaliers	Voir paragraphe 3.5
6	Enlever le semi-vantail	Dévisser la vis (5) et l'écrou (6). Avec un mouvement de haut en bas et en tirant simultanément dans le sens longitudinal (flèche bleue), retirer le semi-vantail (1) de son emplacement. Retirer les rondelles (2).
7	Enlever le silent-block	À l'aide d'une presse, enlever le silent-block de l'œil du vantail
7	Montage du silent-block et de la tige vantail gauche	Effectuer les opérations en sens inverse. N.B. : pour replacer le silent-bloc dans l'œil du vantail, appuyer sur la bague extérieure pour éviter d'endommager les coussinets en caoutchouc. Serrer l'écrou (6) à 540÷660 Nm
8	Montage des cavaliers	Voir paragraphe 3.5
9	Montage de l'amortisseur	Voir paragraphe 3.2
10	Installation du ressort pneumatique	Voir paragraphe 3.1
11	Montage des pneus	Serrer les écrous des roues sur les goujons selon les instructions IVECO - CNH. Rétablir les raccords pneumatiques aux ressorts de la suspension, puis démarrer le moteur pour rétablir la pression dans le système. Enfin, vérifier qu'il n'y a pas de fuites d'air.
12	Aligner l'essieu	Voir paragraphe 2.10



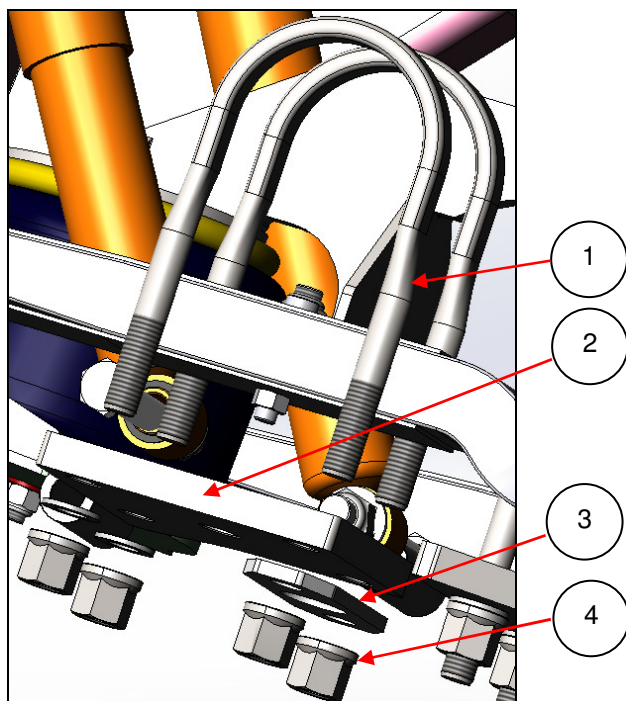
3.4. Démontage/Montage Silent-block et tige vantail droit



1	Préparation	Lorsque le véhicule est vide, placer des entretoises appropriées sur les patins de suspension de l'essieu moteur
2	Enlever les pneus	Purger l'alimentation en air des ressorts de la suspension en débranchant le tube d'alimentation.
3	Retirer le ressort pneumatique	Voir paragraphe 3.1
4	Retirer l'amortisseur du côté vantail	Voir paragraphe 3.2
5	Retirer les cavaliers	Voir paragraphe 3.5
6	Enlever le semi-vantail	Dévisser la vis (5) et l'écrou (6). Retirer la rondelle excentrique (3). Avec un mouvement de haut en bas et en tirant simultanément dans le sens longitudinal (flèche bleue), retirer le semi-vantail (1) de son emplacement. Retirer les rondelles (4) et enlever le silentbloc (2).
7	Enlever le silent-block	À l'aide d'une presse, enlever le silent-block de l'œil du vantail
6	Montage du silent-block et de la tige vantail droit	Effectuer les opérations en sens inverse. N.B. : pour replacer le silentbloc dans l'œil du vantail, appuyer sur la bague extérieure pour éviter d'endommager les coussinets en caoutchouc. Positionner l'écrou (6) en butée et vérifier l'alignement de l'essieu en tournant la rondelle excentrique (3) avec une clé carrée 1/2", si nécessaire. Serrer l'écrou (6) à 540÷660 Nm
7	Montage des cavaliers	Voir paragraphe 3.5
8	Montage de l'amortisseur	Voir paragraphe. 3.2
9	Installation du ressort pneumatique	Voir paragraphe. 3.1
10	Montage des pneus	Serrer les écrous des roues sur les goujons selon les instructions IVECO - CNH. Rétablir les raccords pneumatiques aux ressorts de la suspension, puis démarrer le moteur pour rétablir la pression dans le système. Enfin, vérifier qu'il n'y a pas de fuites d'air.
11	Aligner l'essieu	Voir paragraphe 2.10



3.5. Démontage/montage des cavaliers



1	Préparation	Lorsque le véhicule est vide, placer des entretoises appropriées sur les patins de suspension de l'essieu moteur
2	Enlever les pneus	Purger l'alimentation pneumatique en débranchant le tube d'alimentation.
3	Retirer l'amortisseur du côté vantail	Voir paragraphe 3.2
4	Retirer les cavaliers	Dévisser les écrous (4), enlever les rondelles et la plaquette (3), enlever la plaque (2) sur laquelle était également boulonnée la vis de fixation de l'amortisseur, enlever les cavaliers (1)
5	Montage des cavaliers	Effectuer les opérations inverses de l'étape 4. Serrer les écrous (4) à 683÷835 Nm
6	Montage de l'amortisseur	Voir paragraphe 3.2
7	Montage des pneus	Serrer les écrous des roues sur les goujons selon les instructions IVECO - CNH. Rétablir les raccordements pneumatiques aux ressorts de la suspension, puis démarrer le moteur pour rétablir la pression dans le système.
8	Aligner l'essieu	Se reporter au paragraphe 2.10



4. SYSTÈME PNEUMATIQUE

4.1. Description de l'installation

Le système pneumatique nécessaire à la suspension est dérivé du système existant sur le véhicule, avec l'ajout de certains composants afin d'obtenir un dimensionnement optimisé et un fonctionnement correct (voir tableaux 9 et 10).

En particulier, le système aspire l'air à partir d'un raccord à 3 voies situé en aval du sécheur (Fig. 4.1).



Fig. 4.1

Un réservoir supplémentaire de 20 litres assure le débit d'air nécessaire. À l'entrée du réservoir il y a un clapet anti-retour réglé à 7 bar, et en série un pressostat NF réglé à 6,5 bar qui détecte la pression dans le circuit (Fig. 4.2).



Fig. 4.2



Fig. 4.3

S'il y avait une baisse de pression, celle-ci serait indiquée par un LED rouge placé sur le tableau de bord en cabine. Une soupape de surpression est située à la sortie du réservoir pour éviter d'éventuels pics de pression (Fig. 4.3).

Le composant le plus important du système est la vanne modulante (Fig. 4.4). La vanne modulante a pour fonction de réguler la pression à l'intérieur des coussins de la suspension pneumatique lorsque les conditions de chargement du véhicule changent.



Fig. 4.4

Pour bloquer l'essieu en position avec roues droites, il y a une électrovanne spéciale commandée par un relais activé par un bouton situé sur le tableau de bord (Fig. 4.5).

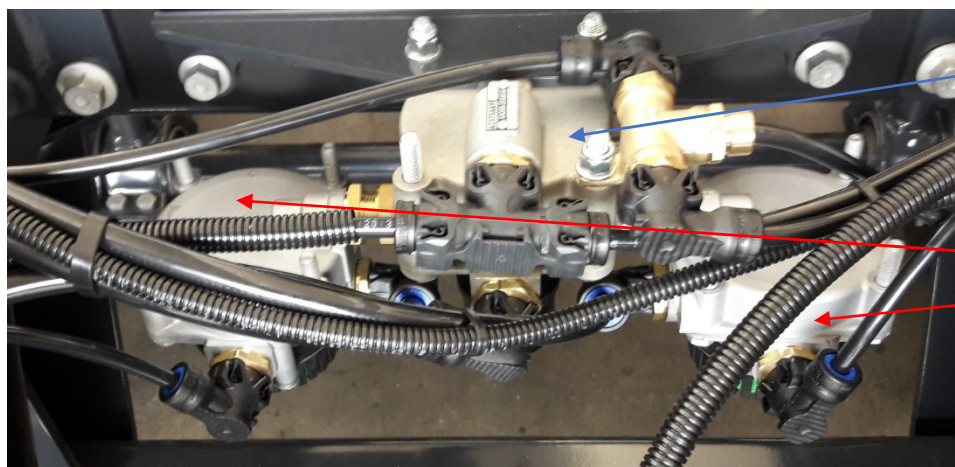


Fig. 4.5

Le système pneumatique commande également les freins de l'essieu. À cette fin, le signal d'air est dérivé des 2 valves électropneumatiques pour l'ABS (Fig. 4.6) et de la vanne relais à mono-commande par la suspension pneumatique (Fig. 4.7).



Fig. 4.6



Vanne relais à mono-commande par la suspension

Vannes relais à mono-commande supplémentaires

Fig. 4.7



Il y a également un raccord de contrôle de pression sur le ressort pneumatique gauche (Fig. 4.8)

Fig. 4.8

Un autre réservoir supplémentaire de 20 litres situé en aval de la vanne à mono-commande (Fig. 4.9) assure (à travers une vanne d'amplification) la capacité nécessaire pour alimenter les 2 chambres de frein installées sur l'essieu (Fig. 4.10). Ces dernières, alimentées par des vannes à mono-commande spéciales en série avec les vannes ABS (Fig. 4.7), fonctionnent avec une pression proportionnelle à celle fournie aux freins de l'essieu moteur.

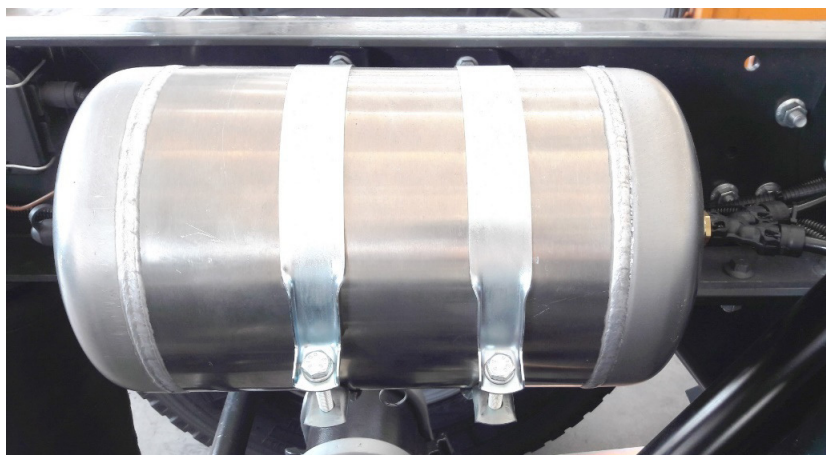


Fig. 4.9

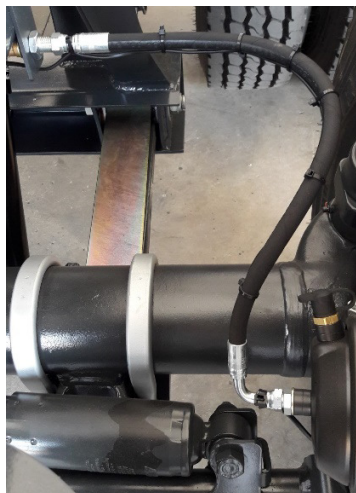
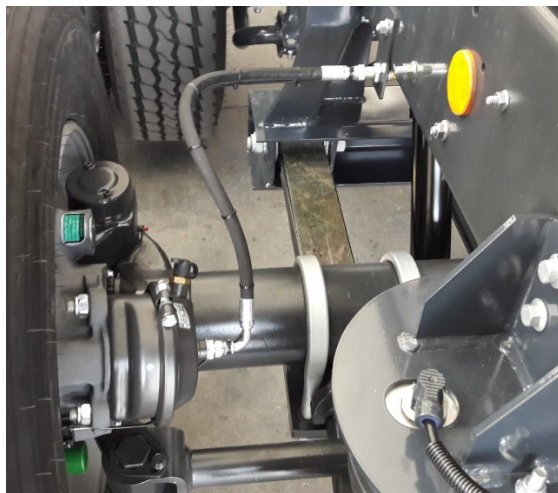


Fig. 4.10

4.2. Réglage de la vanne modulante

La vanne modulante est essentiellement un régulateur de pression pour rigidifier les ressorts pneumatiques de la suspension en fonction de la charge. Pour régler la vanne modulante en fonction de la charge, se référer aux indications reportées dans l'encadré en haut à gauche du schéma pneumatique des suspensions - voir paragraphe 10. Le diagramme montre les dimensions à respecter et les valeurs de pression correspondant à la charge sur la suspension : de 0 bar (début d'ouverture de la vanne) pour le véhicule à châssis jusqu'à 4,5 bar (poids au sol de 8 tonnes).

5. SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Le système électrique se compose essentiellement de 2 câbles, d'un câblage de cabine et d'un câblage de châssis interconnectés.

Le câblage installé en cabine se compose de l'ajout de :

- 1 relais de commande pour l'électrovanne (noir, avec étiquette S.T. System Truck, Photo 5.1) ;
- 2 LED, un rouge pour signaler la basse pression, un jaune pour signaler le blocage de l'essieu engagé (Photo 5.2) ;
- des connecteurs pour la prise installateurs et pour le câblage châssis ;
- une touche pour le blocage de l'essieu (Photo 5.2) ;

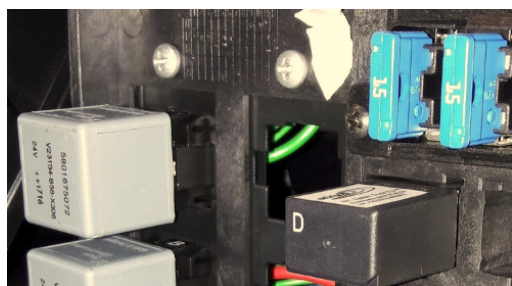


Photo 5.1

Interrupteur de
blocage de l'essieu
arrière

LED rouge →
basse pression
dans le circuit de la
suspension

LED jaune →
blocage de l'essieu
engagé



Photo 5.2



Le câblage du châssis permet de contrôler l'électrovanne d'arrêt, le pressostat, le capteur de proximité situé près du cylindre de blocage de l'essieu.

Un câble connecté en série avec celui de signalisation d'usure des freins du pont moteur permet de contrôler l'usure des freins de l'essieu arrière (Fig. 5.3)

Câblage
ajouté en série

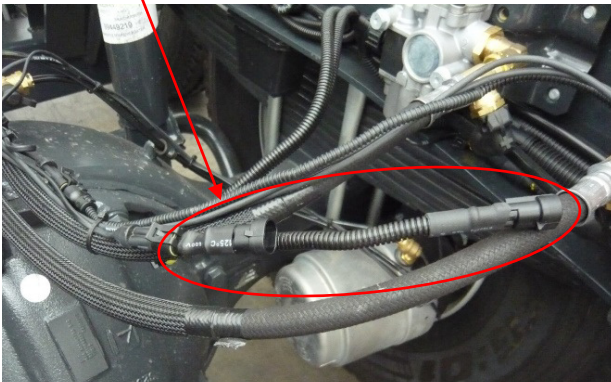


Fig. 5.3

La Fig. 5.4 montre le cylindre de blocage d'essieu et le capteur pour le signal de blocage engagé.



Fig. 5.4

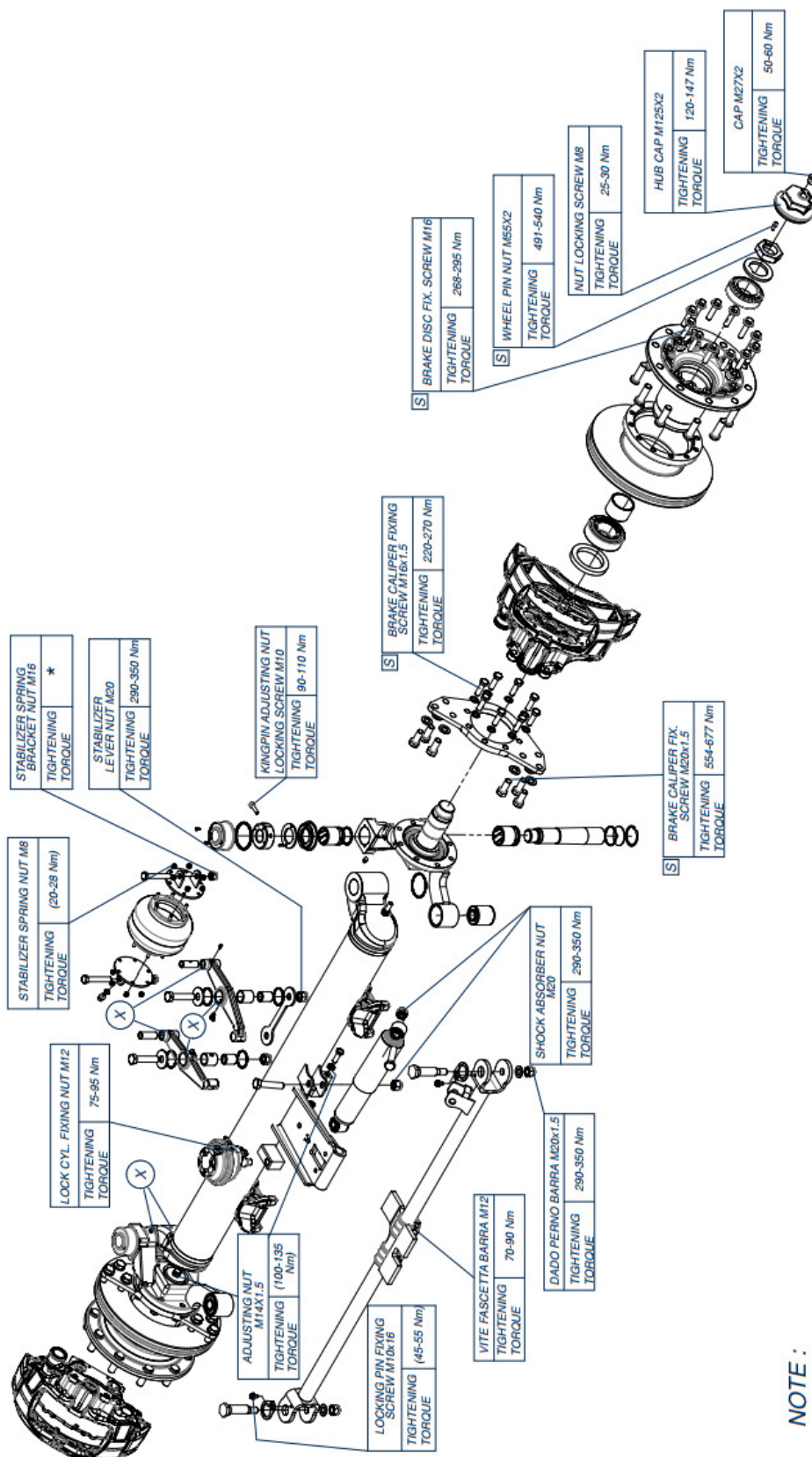
**6. INTERVALLES D'ENTRETIEN**

	APRÈS LES PREMIERS 5.000 KM OU APRÈS LE PREMIER MOIS	TOUS LES 30 000 KM OU TOUS LES TROIS MOIS	TOUS LES 90 000 KM OU TOUS LES 6 MOIS	TOUS LES 150 000 KM OU TOUS LES 12 MOIS
LUBRIFIER				
ARTICULATION DES PIVOTS ET DES BRAS STABILISATEURS		X		
ROULEMENTS À HUILE DANS LES MOYEURS DE ROUE	VOIR LE MANUEL IVECO			
INSPECTIONS MÉCANIQUES				
COUPLE DE SERRAGE DES ÉCROUS DE ROUE ATTENTION : MÊME APRÈS LES PREMIERS 50 KM ET 150 KM. ÉGALEMENT APRÈS CHAQUE DÉMONTAGE DE ROUE	X		X	
JEU DANS LES ROULEMENTS DE MOYEU	VOIR LE MANUEL IVECO			
CONTRÔLES VISUELS				
DÉTÉRIORATION OU BRIS DES PIÈCES D'USURE	X	X		
USURE DES PNEUMATIQUES	X	X		

- Pour les véhicules utilisés dans des conditions sévères, les intervalles doivent être réduits.
- Après de longues périodes d'immobilisation, effectuer un contrôle général du bon fonctionnement des différents composants avant la mise en service.



7. COUPLES DE SERRAGE DE L'ESSIEU



NOTE :

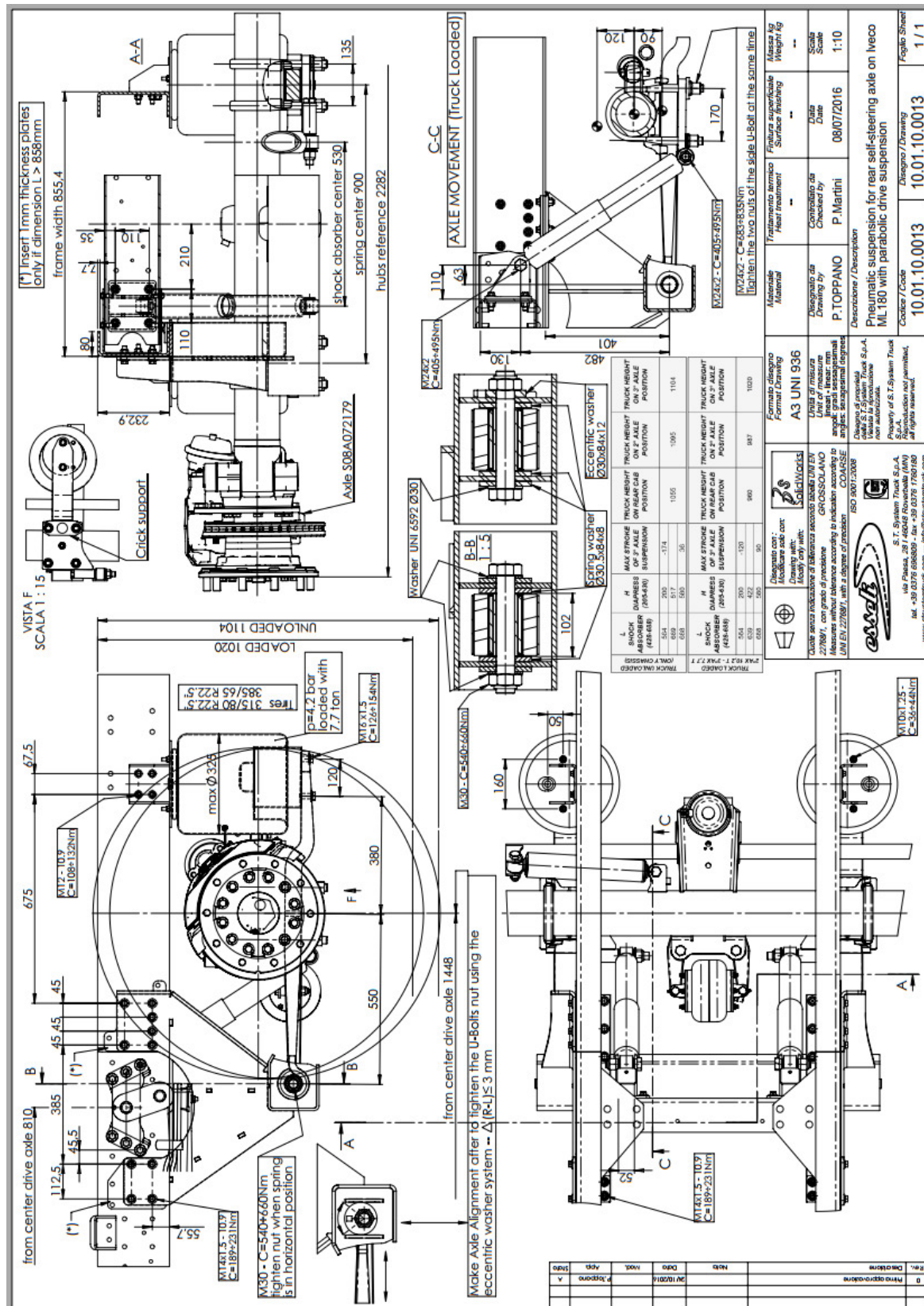
(X) : POINTS DE LUBRIFICATION
LUBRICATION POINTS

* SERRER LE BOULON AVEC UN COUPLE DE 100 Nm ET PUIS DEVISSE DE 90°
TIGHTEN THE NUT WITH A TORQUE OF 100 Nm AND THEN UNSCREW IT OF 90°.

ATTENTION: MARQUEZ LES FENÊTRES INDIQUÉES AVEC LE SYMBOLE "S" APRÈS LE SERRAGE
CHAQUE VIS AVEC UN SIGNE POUR CONFIRMER L'ÉVENEMENT DE SERRAGE.

ATTENTION: THE BOLTS INDICATED WITH SYMBOL "S" MUST BE MARKED WITH A HIGHLIGHTER / MARKER
AFTER TIGHTENING, TO CONFIRM THE CORRECT TORQUE.

8. COUPLES DE SERRAGE DE LA SOSPENSION





9. SYSTÈME PNEUMATIQUE DE FREINAGE

