

# RÉGLEURS DE JEU AUTOMATIQUES MERITOR® AVEC DÉTECTION DE COURSE DESTINÉS AU MARCHÉ SECONDAIRE



**MERITOR**



## IDEAS DRIVING RESULTS

DES PIÈCES AUTHENTIQUES  
ÉPROUVÉES ET INSTALLÉES SUR DES  
VÉHICULES QUI ONT PARCOURU DES  
CENTAINES DE MILLIARDS DE KILOMÈTRES.





Régleur de jeu automatique et chape vendus séparément.

## GRÂCE AUX RÉGLEURS DE JEU AUTOMATIQUES MERITOR®, LES CAMIONS RESTENT PLUS LONGTEMPS SUR LA ROUTE.

*En tant que principal fournisseur nord-américain de systèmes de freinage, Meritor comprend la relation délicate qui existe entre les régleurs de jeu automatiques et les freins de base. Nos régleurs de jeu automatiques Meritor authentiques ont été installés sur des véhicules qui, depuis, ont parcouru des centaines de milliards de kilomètres de route. Pourquoi choisiriez-vous autre chose que des pièces d'origine lorsque vient le temps de remplacer les régleurs de jeu automatiques?*



# CONCEPTION UNIQUE OFFRANT UNE PERFORMANCE OPTIMALE EN FREINAGE.

Notre conception unique assure un réglage constant des freins, ce qui évite de devoir aller souvent sous le camion pour les resserrer. Les régleurs de jeu automatiques de Meritor permettent de réduire les coûts d'entretien du système de freinage et évitent de devoir effectuer de nombreuses inspections de sécurité, en plus d'offrir une performance optimale en freinage.

## Avantages éprouvés au titre de la performance.

- Assure un réglage constant des freins
- Évite de devoir aller souvent sous le camion pour inspecter les freins
- Réduit les coûts d'entretien des freins
- Réduit le nombre de contraventions associées aux inspections de sécurité du véhicule
- Offre une performance optimale en freinage

## Conception longue durée exigeant peu d'entretien.

- Aucun support externe requis
- Conception simple et durable
- Moins de pièces mobiles – aucun limiteur de couple à friction pouvant s'user
- Cliquets qui évitent de devoir les retirer lors du réglage manuel des freins
- Par mesure de sécurité, l'écrou de réglage manuel est conçu de manière à ne pas pouvoir être détalonné par inadvertance
- Raccord graisseur fileté qui simplifie l'entretien
- Trous et rainure de lubrification qui aident à éliminer la corrosion et le blocage et facilitent l'entretien
- Boîtier redessiné qui améliore l'insertion et l'étanchéité du capuchon de l'actionneur

Spécifications				
	Longueur du jeu (pouces)	Taille et numéro de la cannelure de l'arbre à cames	Configuration de la chape	Filets de la chape*
Essieu directeur avant	5, 5,5 et 6	1,25 - 10 1,25 - 24 1,5 - 10 1,5 - 28	Droit ou avec décalage de 0,625	0,5 - 20 0,625 - 18
Essieux moteur et de remorque (et essieux directeurs avant avec récepteurs de plus grande dimension)	5, 5,5, 6, 6,5 et 7	1,5 - 10 1,5 - 28 1,625 - 37	Droit	0,625 - 18

\* Filets métriques aussi offerts

## Garantie des régleurs de jeu automatiques Meritor avec détection de course.

Type d'utilisation	Années	Kilométrage (millage)
Transport de ligne	5	804 672 km (500 000 milles)
Utilisation générale	3	Illimité
Service intense	3	Illimité
Hors route	3	Illimité

Se reporter à la publication SP-95155 plus de détails.



# FONCTIONNEMENT DU RÉGLEUR DE JEU AUTOMATIQUE MERITOR®

Le régleur de jeu automatique est essentiel pour assurer une performance optimale en freinage. Il est conçu pour ajuster automatiquement les freins au fur et à mesure de leur usure et permet au récepteur des freins pneumatiques de toujours générer une force d'actionnement suffisante en fonction du jeu dans les freins. Ce réglage est essentiel pour les freins pneumatiques, car un jeu trop faible peut faire tirer les freins qui pourraient alors surchauffer alors qu'à l'opposé, un jeu trop grand pourrait empêcher les freins de générer un freinage suffisant pour arrêter le véhicule en toute sécurité. Les deux phases du réglage – la phase de déclenchement et la phase de réglage – se combinent pour fournir le réglage idéal qui, en retour, permet d'obtenir le couple de freinage optimal pour arrêter le véhicule.

## La phase de déclenchement.

La première fois que le conducteur appuie sur les freins...

1. La tige de poussée déplace le régleur de jeu vers l'extérieur, ce qui serre les freins.
2. Le changement de géométrie entre la tige de poussée et le bras de régleur de jeu soulève alors la tige de l'actionneur du régleur de jeu.
3. Le piston interne vient ensuite en contact avec l'anneau de retenue qui soulève l'actionneur.
4. Si une modification du réglage est requise et seulement dans ce cas, les dentelures en spirale de l'actionneur passent alors par-dessus les dentelures du cliquet.
5. Les composants restent ensuite dans cette position, jusqu'au début de la course de retour.

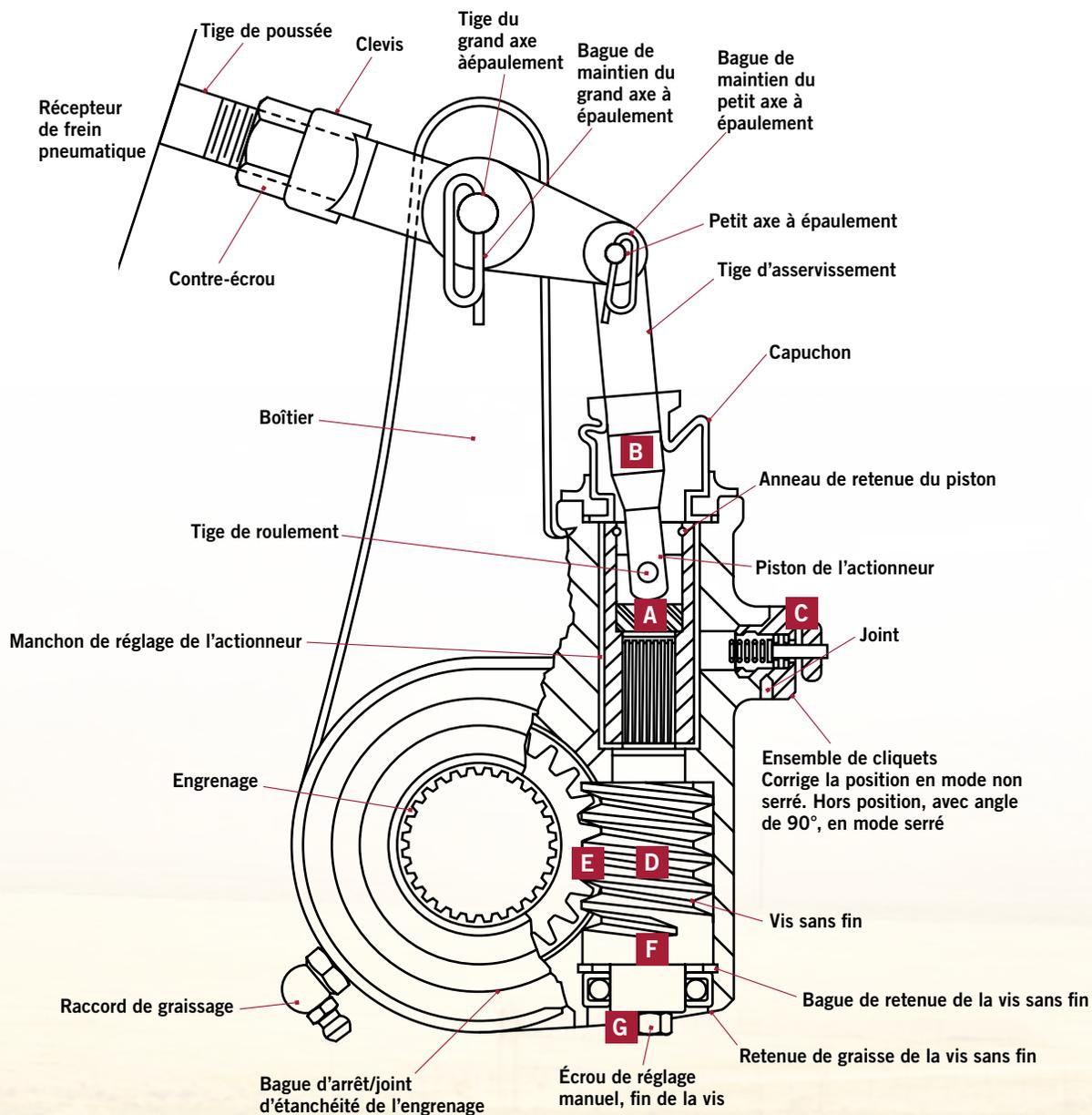
## La phase de réglage.

1. Lorsque le frein est desserré, le mouvement de retour de la tige de poussée et du bras de régleur de jeu force la tige de l'actionneur, le piston du régleur de jeu automatique et l'actionneur à aller vers le bas.
2. Le contact entre le cliquet et les dents de l'actionneur force l'actionneur à tourner.
3. La rotation de l'actionneur en descente force la vis sans fin à tourner.
4. Cette rotation de la vis sans fin fait alors tourner l'engrenage en contrefort.
5. Ce dernier fait ensuite tourner l'arbre à cames, ce qui permet de maintenir le réglage approprié des freins.





# RÉGLEURS DE JEU AUTOMATIQUES - PIÈCES ET INSTALLATION



Caractéristiques	Avantages
<b>A</b> Différents pistons	S'adaptent au type et cycles d'utilisation uniques des véhicules
<b>B</b> Capuchon scellé	Inséré et scellé pour assurer la durabilité
<b>C</b> Cliquet à l'épreuve des fausses manœuvres	Conception qui évite de devoir les retirer pour le réglage manuel des freins Caractéristique de sécurité intégrée qui empêchent les freins d'être détalonnés par inadvertance
<b>D</b> Vis sans fin haute résistance	Type avec contrefort qui augmente la force et la durée de vie ■ Trou et rainure de lubrification qui lubrifient les cannelures, ce qui aide à éliminer la corrosion et le blocage tout en facilitant l'entretien
<b>E</b> Joint mécanique anti-contaminant pour l'engrenage	Aide à réduire la contamination et la corrosion internes, en plus de minimiser les couples internes ■ Élimine la sensibilité aux facteurs externes comme la peinture, les débris de la route, etc. qui peuvent réduire les couples internes
<b>F</b> Joint étanche pour vis sans fin	Le joint pour vis sans fin empêche l'eau d'atteindre l'arbre à roue tangente
<b>G</b> Écrou de réglage manuel améliorant la sécurité	Par mesure de sécurité, l'écrou de réglage manuel est conçu de façon à ne pas pouvoir être détalonné par inadvertance

# CHOISIR LA CHAPE MERITOR APPROPRIÉE À L'UTILISATION.

L'utilisation de la chape appropriée au réglage de jeu automatique est essentielle pour optimiser la durée de vie des freins. L'utilisation d'une chape incorrecte pourrait notamment entraîner une augmentation des frais d'exploitation.

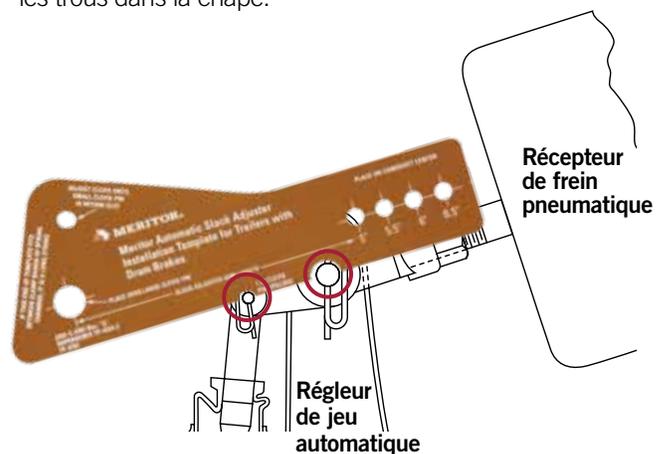


Les réglages de jeu automatiques de Meritor sont vendus sans chape aux clients du marché secondaire afin de leur permettre de choisir la chape appropriée selon l'utilisation prévue. Meritor fabrique des chapes avec des espacements pour tige de 3,3 cm (1,30 po) et de 3,5 cm (1,38 po) convenant à différentes utilisations. Pour optimiser la durée de vie de la garniture de frein, il est recommandé de remplacer la chape et le réglage de jeu automatique en même temps.

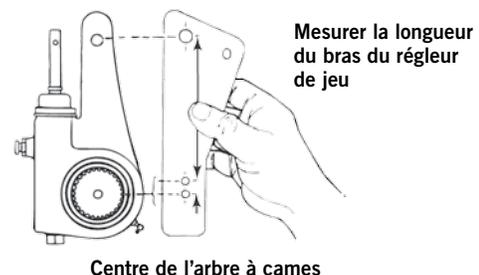
Au moment de remplacer les réglages de jeu automatiques, profitez-en pour remplacer la chape, comme le montre la méthode avec gabarit présentée ici.

## Méthode avec gabarit pour remplacer la chape du réglage de jeu automatique.

Mesurez l'ancienne chape ou, si l'ancienne chape n'est pas disponible, mesurez la chape du côté opposé de l'extrémité de roue de l'essieu en vous assurant de faire correspondre les deux fentes dans le bas du gabarit avec les trous dans la chape.



1. Utilisez le gabarit pour réglage de jeu automatique approprié de Meritor pour mesurer la longueur du réglage de jeu<sup>1</sup>. Les marques à côté des trous de la petite extrémité du gabarit indiquent la longueur du réglage de jeu.



<sup>1</sup> Les gabarits pour réglage de jeu automatique ne sont pas interchangeables. Les gabarits appropriés pour l'espacement du réglage de jeu automatique et de l'axe à épaulement doivent être utilisés de la façon décrite dans la méthode avec gabarit. La position de la chape doit également être réglée selon cette méthode. Si une combinaison inappropriée est utilisée et que la chape est installée dans la mauvaise position, cela empêchera le réglage de jeu de régler les freins de façon appropriée. Si, par exemple, le réglage effectué est inférieur au niveau requis, cela aura pour effet d'augmenter la distance d'arrêt. Si, à l'inverse, le réglage effectué est supérieur au niveau requis, cela pourrait faire frotter la garniture et endommager les freins.



Gabarit TP-4786 pour réglers de jeu automatiques pour camions et remorques avec freins à tambour et bout d'arbre à cames  
Espacement de 3,5 cm (1,38 po)<sup>1</sup>



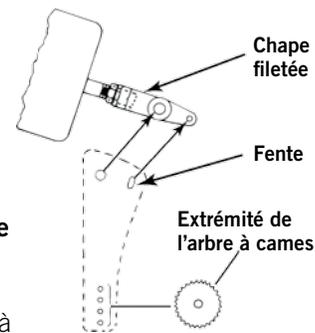
Gabarit TP-4787 pour réglers de jeu automatiques pour remorques avec freins à tambour. **REMARQUE** : la remorque doit toujours utiliser un espacement de 3,5 cm (1,38 po)<sup>1</sup>



Gabarit TP-10130 pour réglers de jeu automatiques pour camions et remorques avec freins à tambour et espacement de 3,3 cm (1,30 po)<sup>1</sup>

2. Installer le grand axe à épaulement à travers les gros trous du gabarit du réglers de jeu automatique et la chape.
3. Sélectionnez le trou dans le gabarit pour réglers de jeu automatique correspondant à la longueur du réglers de jeu. Assurez-vous que ce trou se trouve au centre de l'arbre à cames.

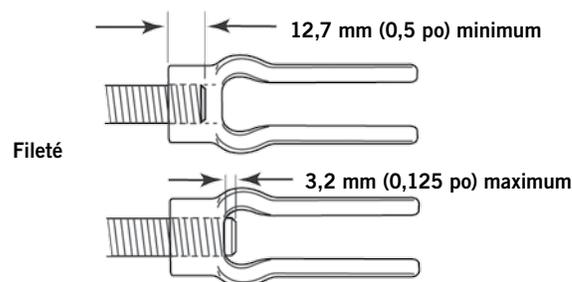
4. Regardez dans la fente sur le gabarit afin de voir si le trou pour la petite chape est parfaitement aligné avec la fente.



- Si le trou pour la petite chape n'est pas aligné avec la fente :

déplacez la chape jusqu'à ce que vous puissiez voir le trou pour le petit axe à épaulement dans la fente (droite).

5. Assurez-vous que la hauteur de filetage en prise de l'écrou entre la chape et la tige poussoir varie entre 12,7 mm et 15,9 mm (0,5 po et 0,625 po).



6. Assurez-vous que la tige poussoir ne dépasse pas la chape de plus de 3,2 mm (0,125 po).

- Si la tige poussoir dépasse la chape de plus de 3,2 mm (0,125 po) : coupez la tige ou installez un nouveau récepteur et une nouvelle tige poussoir.

7. Serrez le contre-écrou contre la chape selon les spécifications de couple indiquées ci-dessous. **T**

Filet	Couple
1/2-20	27-41 N•m (20-30 lb-pi)
5/8-18	48-68 N•m (35-50 lb-pi)

**REMARQUE** : utilisez soit la méthode avec gabarit\* ou la méthode BSAP\* pour vous assurer que la position des chapes soudées ou filetées est appropriée par rapport aux récepteurs de freinage avec course standard ou longue.

\* Pour plus de détails sur les méthodes avec gabarit ou BSAP, reportez-vous au manuel d'entretien 4 de Meritor, *Freins à came en S et réglers de jeu automatiques*. Pour de l'information sur les récepteurs de freinage pneumatique avec chape soudée, reportez-vous au guide d'entretien du fabricant du récepteur de freinage pneumatique.

## **IDEAS DRIVING RESULTS**

En tant que chef de file mondial des solutions globales destinées au marché secondaire et conçues pour les véhicules commerciaux et industriels, Meritor s'est engagée à fournir à ses clients des produits et des idées innovateurs qui vous permettront de faire ce que vous avez à faire plus rapidement et plus efficacement.

Les modèles, marques et noms de véhicules mentionnés ici appartiennent à leurs propriétaires respectifs et ne sont aucunement associés à Meritor, Inc. ou à ses sociétés affiliées.



Meritor Heavy Vehicle Systems, LLC  
7975 Dixie Highway  
Florence, Kentucky 41042 États-Unis

États-Unis 888-725-9355  
Canada 800-387-3889  
[MeritorPartsOnline.com](http://MeritorPartsOnline.com)  
[meritor.com](http://meritor.com)

©2015 Meritor, Inc.  
Imprimé aux États-Unis, SP-15102FC  
Diffusion 05-15 (47865/11900)