

## Description du système de direction hydraulique ESVE

Le système se compose de deux circuits distincts, ce qui signifie que dans le cas d'une fuite dans un circuit, l'essieu sera piloté par le second circuit. Le système est rempli d'huile hydraulique ayant une viscosité de 1,7° à 50°C (H15 Total).

### Remplissage et mise sous pression du système.

Remplir le réservoir d'huile (voir la fenêtre de contrôle), ouvrir toutes les vannes à bille (pos.2) et activer la pompe à main.

La pression augmente jusqu'à ce que la soupape de sortie (pos. 3) s'ouvre, une pression de environ 40 bars est atteinte.

Ouvrir toutes les purges à l'extrémité des pistons, continuer à pomper jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air dans le système.

Après la fermeture de toutes les purges, pomper quelques coups jusqu'à ce que la pression d'environ 40 bars soit de nouveau atteinte.

### Alignement de l'essieu arrière.

Vérifiez si le camion est correctement aligné avec la remorque, voir la marque de contrôle sur l'unité de direction.

Ouvrir toutes les vannes à bille (pos.2) et placer la vanne à quatre voies (pos.4) vers la droite ou à la gauche, si nécessaire pomper jusqu'à ce que la bonne position des roues soit correcte (voir en vérifiant la marque de contrôle sur l'essieu arrière).

Maintenant, placez la valve à quatre voies sur la position centrale, fermer toutes les vannes à billes et fermer le boîtier de commande.

### Vérification de la pression de précontrainte dans le système.

Allumez les feux, la lampe de contrôle s'allumera. Si non, la pression de précontrainte est trop faible.

Cela peut être résolu par l'ouverture de toutes les vannes à billes, la valve à quatre voies doit rester en position milieu, et pomper quelques coups.

Fermer les vannes à billes et le boîtier de commande

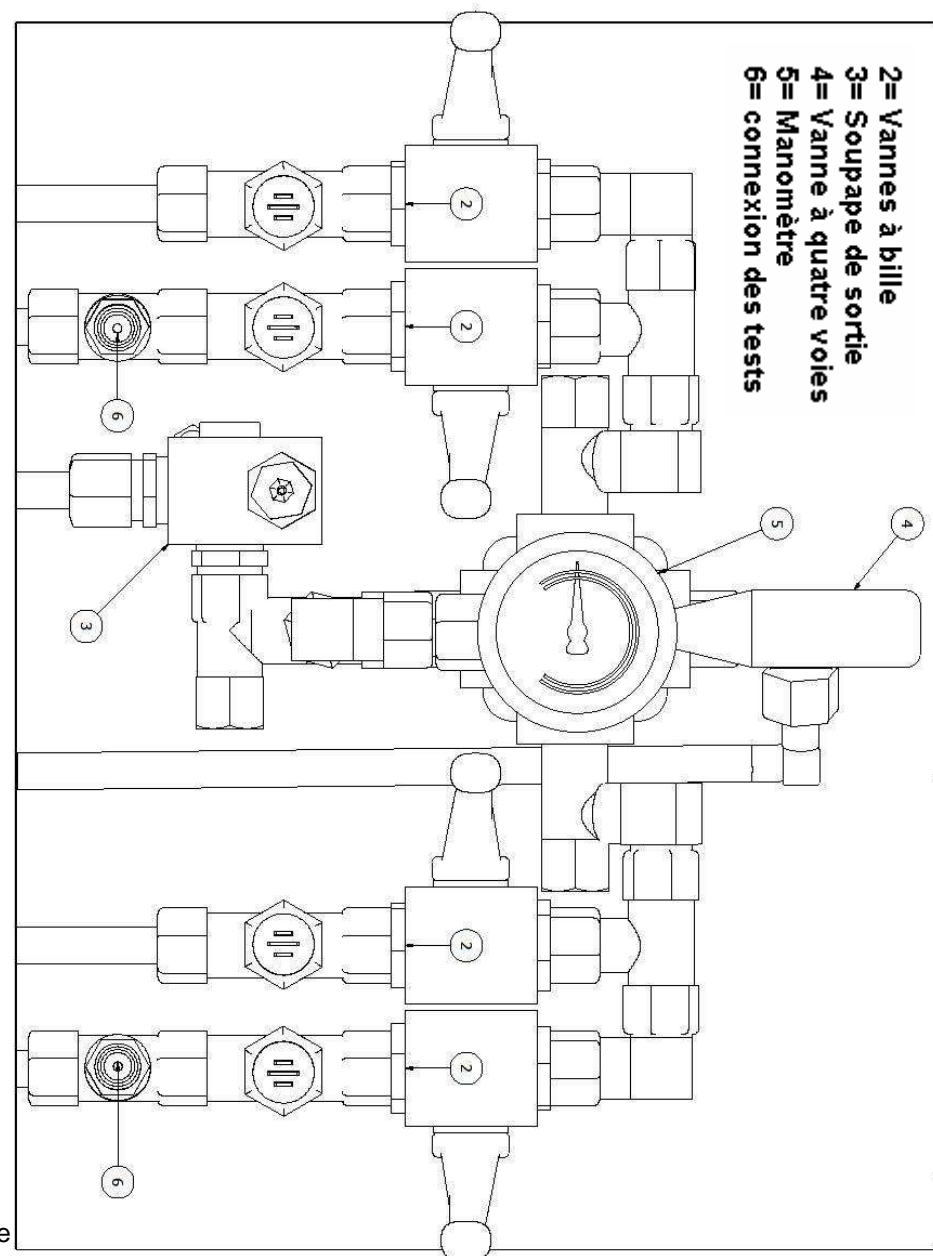
### En conduisant le boîtier de contrôle hydraulique doit être fermé en tout temps

Une fois par semaine l'alignement doit être vérifié. Voir repères sur l'unité de direction et sur l'essieu directeur.

### Avertissement:

Lorsque l'unité de direction est tournée de 90 degrés par rapport à la remorque, le conducteur commence à ressentir une résistance à la rotation. A ce stade, la plaque tournante avant sera arrêtée par une butée mécanique. Afin d'éviter de possibles dommages, le conducteur doit réduire une partie de son angle de braquage.

Ceci est particulièrement important en marche arrière. Le conducteur doit éviter que l'ensemble tracteur / remorque soit dans la position du «canif».



# Les points de graissage

Entretien: Graisse toutes les 2 - 4 semaines  
(Lorsque vous utilisez un système de graissage automatique, ne pas utiliser les points n ° 8, 9, 10 et 11)



- 1: Point de graissage de la plaque en V
- 2 - 5: Points de graissage à l'intérieur de l'unité de direction
- 6 - 7: Points de graissage de l'articulation de l'unité de direction
- 8 - 11: Points de graissage à l'extérieur de l'unité de direction
- 12 - 13: Points de graissage de l'articulation de l'unité de direction
- 14 - 17: Points de graissage de l'articulation de l'essieu

