

Réfection du relais de direction

Les pièces sont toutes prêtes, peintes, toutes belles. Axe neuf, joints neufs.



Première étape, compresser le ressort dans l'étau avec les fils de fer à l'intérieur. Il faut compresser assez pour pouvoir mettre les bagues sur les cônes de l'axe du relais. A ce moment, on serre les fesses en espérant ne pas se prendre le ressort dans les dents.



En suite, on attache les 3 fils en les répartissant autour du ressort. J'avais passé les 3 fils de fer avant de compresser le ressort.
Les bagues inférieures sont mises en place sur l'axe du relais et maintenues par un collier serflex placé sur le haut des bagues. On n'oublie pas de mettre la rondelle métallique.



On enlève le ressort de l'étau, toujours en serrant les dents, puis on le passe autour de l'axe. Ça force un petit peu à cause des fils de fer mais ça passe. On se dépêche de mettre la deuxième rondelle acier, les 2 demi-bagues supérieures et le collier pour maintenir le tout.



Ouf, c'est bon, fils de fer enlevés, ça tient tout seul.
Reste à introduire l'axe dans le corps du relais.



On enlève le collier du bas une fois que les bagues sont entrées sur la moitié. Puis on continue la pénétration en douceur de l'axe dans le relais.



Arrivé là, j'ai retourné le relais pour placer le couvercle inférieur muni de son joint neuf dont la lèvre est bien graissée, sans oublier la rondelle cuivre !



Il reste à terminer de faire rentrer l'axe, on enlève le dernier collier quand les bagues sont suffisamment entrées.



Et voilà, reste plus qu'à bien remplir d'huile. A ce stade, c'est très facile.



Une fois le relais plein d'huile, on met la dernière rondelle cuivre et le couvercle supérieur muni lui aussi d'un joint neuf.



Et voilà, tout c'est bien passé, rien n'a giclé.