

Mise en place de la bague extérieure de roulement de différentiel - S : Cales de réglage

• Corriger convenablement les cales de réglage interposées entre la cuvette et son logement sur le support du roulement droit, en tenant compte que :

- en enlevant des cales le jeu diminue ;
- en ajoutant des cales le jeu augmente.

• Remonter sur le support de différentiel la cuvette extérieure du roulement droit et les cales (S) de réglage dont l'épaisseur a été précédemment déterminée.

• Remonter le boîtier de différentiel et, en regard de la trompette gauche du pont, l'outil.

• Visser la vis (A) de l'outil de manière à rétablir le serrage prescrit des roulements ; contrôler la précontrainte totale des roulements du pignon et de la couronne et vérifier le jeu de denture

Si besoin est, recommencer le réglage.

**REPOSE DU BLOC DE DIFFERENTIEL**

• Lorsque le jeu et la précontrainte prescrits sont obtenus, il faut déterminer l'épaisseur des cales à interposer entre la cuvette extérieure du roulement gauche du support de différentiel et son logement, en opérant comme suit :

• Déposer du support de différentiel l'outil.

• Démontez de l'outil la cuvette extérieure du roulement précédemment monté et, sans changer la position de la vis (A) (voir figure) relever la cote (D) indiquée sur la figure à l'aide d'un comparateur et du calibre (E).

- Répéter cette même mesure sur le logement du roulement de la trompette gauche et relever la cote relative au côté gauche.

La différence entre ces deux cotes qu'il faudra diminuer de 0,05 mm représente l'épaisseur des cales à interposer entre la cuvette extérieure du roulement sur la trompette de pont.

**NOTA.** - La diminution de 0,05 mm de la cote précitée est nécessaire du fait que lors du contrôle la cuvette extérieure du roulement est libre sur l'outil alors qu'étant sous contrainte dans la trompette de pont, il en résulte un jeu du couple conique moindre et une augmentation de la précontrainte des roulements.

• Monter dans le logement du roulement sur la trompette gauche du pont les cales (S) (voir figure) précédemment déterminées ; monter la cuvette extérieure du roulement à l'aide de l'outil

• Fixer au support de différentiel les trompettes droite et gauche du pont, à l'aide des écrous de fixation ; ne pas rabattre les arrêteurs.

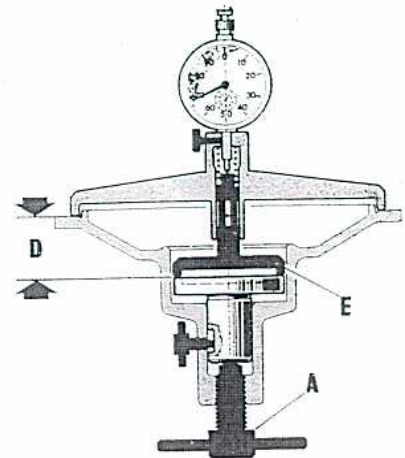
• Recontrôler le jeu entre pignon et couronne et le serrage des roulements du boîtier de différentiel :

- si la précontrainte est correcte tandis que le jeu est inférieur à la cote spécifiée, il faudra augmenter l'épaisseur du roulement de droite et diminuer du même écart celle du roulement gauche. Procéder dans l'ordre inverse si le jeu est supérieur à la cote prescrite.

- si le jeu de denture est correct mais la précontrainte inexacte, il faudra augmenter ou diminuer les cales de réglage selon que le serrage doit être augmenté ou diminué.

• Rabattre les arrêteurs des écrous de fixation des trompettes de pont au support de différentiel.

• Déposer la bride du pignon d'attaque et monter la bague pare-huile sur



Mesure de la cote servant à déterminer l'épaisseur des cales entre cuvette extérieure de roulement de différentiel et son logement dans la trompette de pont

le pignon à l'aide de l'outil ; remonter la bride et bloquer l'écrou à la clé dynamométrique au couple de 8 à 14 m.kg en se servant de la clé ; immobiliser la bride à l'aide de l'outil.

• Mettre en place sur l'arbre de roues'il a été précédemment déposé - le roulement correspondant, à l'aide de l'outil spécial ; bloquer l'écrou de fixation avec la clé.

• Enfiler l'arbre de roue dans la trompette en l'emboîtant dans le moyeu cannelé du planétaire.

• Remonter le pont arrière sur la caisse de la voiture en reprenant en ordre inverse les opérations de démontage.

## 6 TRAIN AVANT

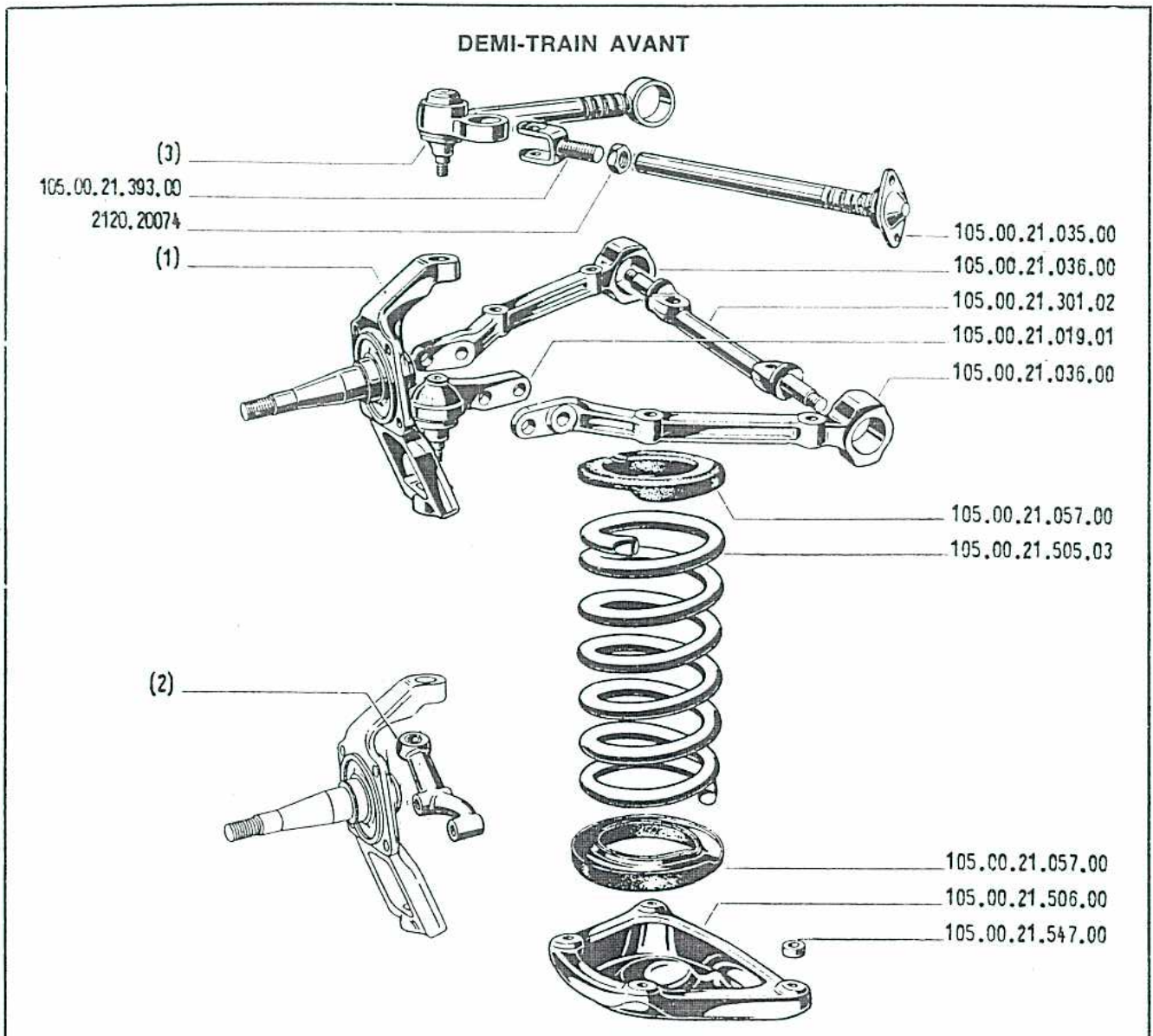
### TRAVAUX NE NÉCESSITANT PAS DE DÉMONTAGE

**CONTROLE ET REGLAGES DES ANGLES - CARACTERISTIQUES DU TRAIN AVANT (sur aire aménagée)**

**Réglage du pincement**

• Vérifier le gonflage correct des pneus et mettre la voiture dans les conditions de charges prescrites (outillage, plein d'essence) et les poids suivants :

| Type                           | Poids       |           |             |           |
|--------------------------------|-------------|-----------|-------------|-----------|
|                                | Plancher AV | Sièges AV | Plancher AR | Sièges AR |
| Berlines «Ti» et «Super» ..... | 25 kg x 2   | 45 kg x 2 | 25 kg x 2   | 45 kg x 2 |
| « Sprint GT » .....            | 25 kg x 2   | 45 kg x 2 | Rien        | Rien      |
| « Sprint GTC » .....           |             |           |             |           |
| « Sprint GT Veloce » ..        |             |           |             |           |
| « Sprint GTA » .....           |             |           |             |           |
| « Spider Duetto » ....         |             |           |             |           |



- Mettre le volant en ligne droite et l'immobiliser.

- Agir sur la biellette latérale (1) côté direction. Mettre la roue correspondante en ligne droite (pincement à zéro).

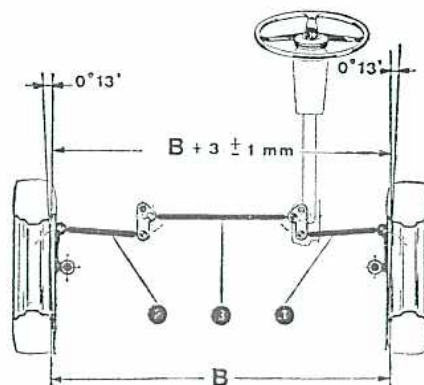
- Relever la longueur ainsi obtenue et ramener à la même valeur la biellette latérale droite (2).

- Placer également la roue en ligne droite en agissant sur la biellette centrale (3).

- Réduire à la même mesure la longueur des deux biellettes latérales de façon à obtenir le pincement correcte ( $B + 3 \pm 1$  mm).

- Contrôler la longueur des biellettes entre les points milieu des rotules afin de respecter les cotes limites.

1 - 2 =  $288 \pm 5$  mm.  
3 =  $540 \pm 10$  mm.



Réglage du parallélisme

**REGLAGE DES BUTÉES DE BRAQUAGE**

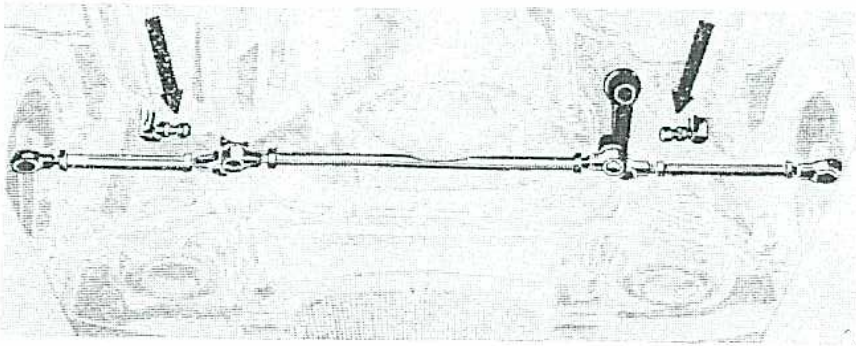
- Agir sur les vis de butées du bras de direction et du bras de relais (voir fig.).
- Obtenir un angle de braquage égal de part et d'autre.

**REGLAGE DU CARROSSAGE (non réglable) (voir fig).**

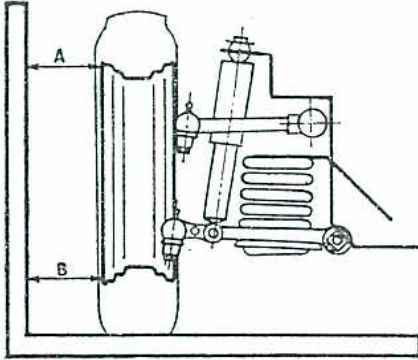
- Mettre la voiture dans les conditions de charge normale.
- Contrôler le carrossage.  
 $B = A + 5$  mm.

**REGLAGE DE LA CHASSE**

- Débrancher les amortisseurs avant.
- Mettre le véhicule dans les conditions statiques prescrites et une pression correcte des pneumatiques AV.



Butées de braquage et barres de direction



Contrôle du carrossage

- Débloquer le contre-écrou de la chappe du bras oblique; le tourner dans un sens ou l'autre pour obtenir un angle de  $1^\circ \pm 30'$ .

**NOTA.** — La différence de chasse d'un côté par rapport à l'autre ne doit pas être supérieure à  $0^\circ 20'$ .

- Donner quelques oscillations à la caisse pour permettre aux silentblochs de prendre sa position normale.

**DEPOSE D'UN DEMI-TRAIN AV**

- Débloquer la roue du côté considéré.
- La voiture étant sur chandelles, déposer la rotule de la biellette de direction.
- Déposer l'amortisseur à sa partie inférieure.
- Enlever la biellette de liaison de barre stabilisatrice au triangle inférieur.
- Déposer la barre oblique en la séparant de la caisse.
- Débrancher le tuyau flexible de freins et obturer le trou de la canalisation rigide.
- Déposer le ressort de suspension (voir chapitre spécial).
- Dévisser les boulons de fixation de l'axe du triangle inférieur.
- Maintenir suspendu le bras inférieur à l'aide d'une sangle.
- Reboulonner et enlever de sa fixation sur la traverse AV le bras supérieur.
- Déposer l'ensemble du demi-train avant.

**DEPOSE DES ELEMENTS D'UN DEMI-TRAIN-AV**

- Mettre l'ensemble du demi-train sur établi et fixer dans l'étau.
- Déposer les pinces de frein et le disque (voir chapitre « Freins »).
- Enlever le chapeau du moyeu de roue.
- Dégoupiller et desserrer l'écrou de retenue du moyeu et enlever la rondelle.

**NOTA.** — L'écrou de retenue du moyeu de la roue gauche est à filetage à gauche.

- Extraire le moyeu à l'aide d'un arache moyeu.
- Extraire la cage extérieure du roulement intérieur du moyeu de roue et la cage extérieure du roulement extérieur à l'aide d'un montage et d'une presse.

- Défreiner et desserrer les écrous de retenue des bagues-rotules de l'axe du triangle inférieur et déposer les rondelles.

- Séparer les deux bras et le support de rotule inférieur en ayant soin de les repérer. Enlever les boulons et l'axe support d'amortisseur.

- Extraire à la presse bague-rotules des bras inférieurs.

**REMONTAGE DU DEMI-TRAIN AV**

- Emmancher les silentblochs sur les bras respectifs.

- Remonter les bras inférieurs sur l'axe d'articulation inférieur.

- Réassembler les deux bras à la rotule (respecter le repérage).

- Remplacer les silentblochs du bras supérieur d'articulation et d'ancrage.

- Remonter le bras oblique en fixant la chappe sur le bras supérieur munie de ses rondelles.

- Assembler le porte-fusée aux bras supérieur et inférieur en bloquant l'écrou des rotules et le goupiller.

- Remonter sur le porte-fusée les flasques de freins (voir chapitre « freins »).

- Monter sur le moyeu de roue les cages extérieures des roulements intérieur et extérieur à l'aide d'un mandrin.

- Examiner l'état de surface des chemins et rouleaux des cages de roulements de fusée.

- Placer la cage extérieure du roulement intérieur sur la cage extérieure correspondante sur le moyeu ainsi que la rondelle de réglage, après graisser les roulements.

- Monter la bague d'étanchéité neuve dans le moyeu et l'ensemble sur la fusée en chassant la cage intérieure du roulement intérieur avec l'outil préconisé.

- Remonter sur la fusée la cage intérieure du roulement extérieur après avoir introduit une quantité de graisse suffisante dans les espaces latéraux et à l'intérieur du roulement.

- Bloquer l'écrou de la fusée progressivement, en tournant le moyeu jusqu'à atteindre une résistance correspondant aux valeurs spécifiées.

**REPOSE D'UN DEMI-TRAIN AV**

- Reprendre en sens inverse les opérations de démontage.

- Purger le circuit de freinage.

- Contrôler les angles caractéristiques du train AV (voir début du chapitre).

**NOTA.** — Les rotules des bras inférieurs n'exigent aucun graissage périodique elles devront être graissées qu'en cas de craquement avec de la graisse Shell Retinax A par exemple.



Réglage de la chasse (photo R.T.A.)

## 7 DIRECTION

### BOITIER DE DIRECTION

Les différents véhicules sont équipés indifféremment d'un boîtier de direction à vis globique et galet ou d'un boîtier à recirculation de billes.

La direction à recirculation de billes n'exige aucun réglage périodique.

### DÉPOSE DU BOITIER DE DIRECTION

- Déposer le motif central du volant.
- Rabattre le frein en tôle de l'écrou de volant.
- Débloquer l'écrou de volant et arracher le volant.
- Désassembler le panneau de la colonne de direction tube extérieur de direction.
- Dégoupiller et débloquer l'écrou de fixation de l'axe du boîtier et déposer le levier de direction.
- Déboulonner les vis de fixation sur la caisse du boîtier.
- Déposer par en-dessous le boîtier et son tube de liaison.

### REPOSE DU BOITIER DE DIRECTION

- Procéder en ordre inverse de la dépose.
- Contrôler après remontage le parallélisme.

### DÉMONTAGE DU BOITIER DE DIRECTION (A circulation de billes)

- Chasser la goupille et dévisser l'écrou de blocage du bras de commande de la direction (repérer la position de l'arbre et du bras).
- Déposer le bras à l'aide d'un extracteur.

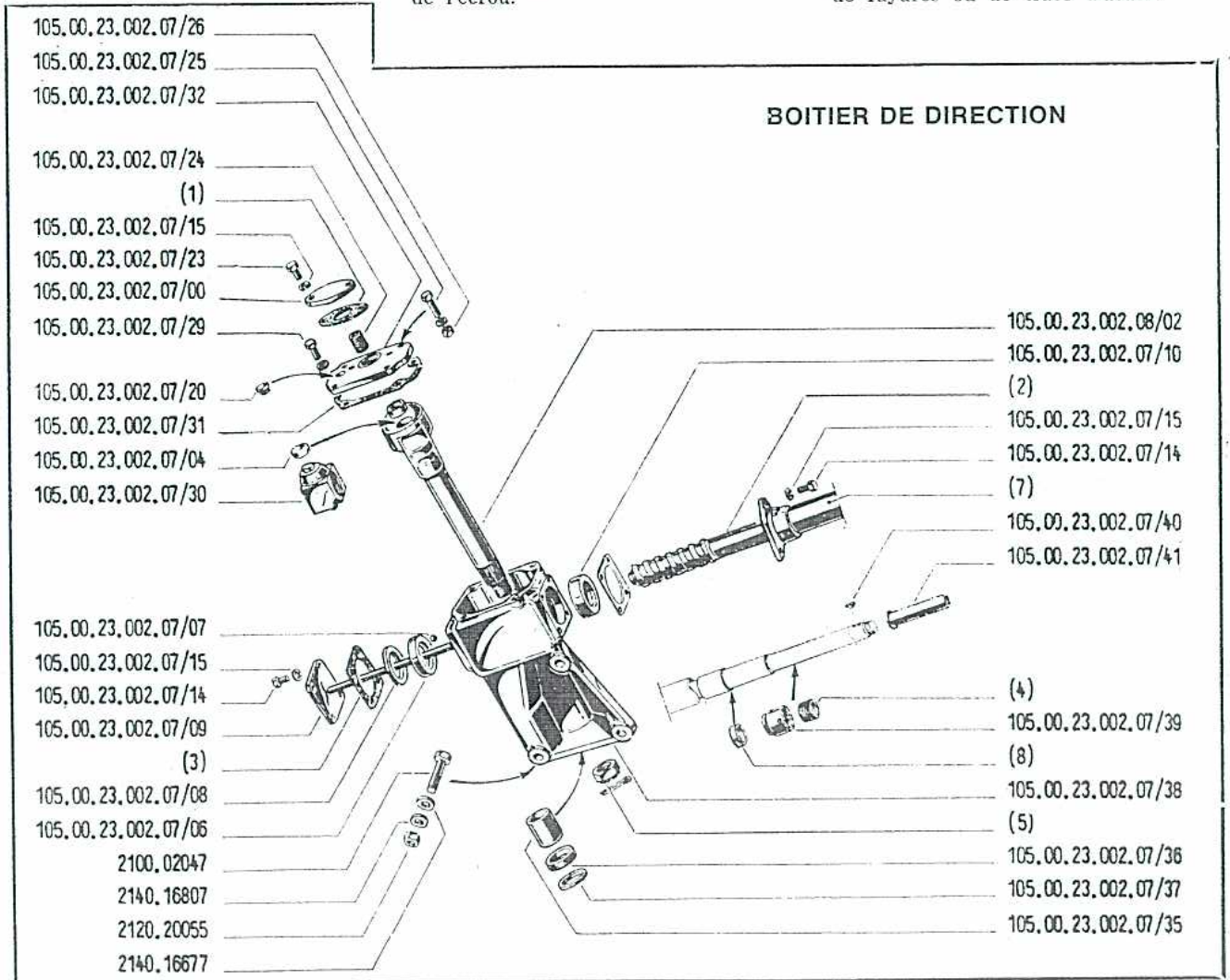
**NOTA.** — Ne pas employer un outil de choc pour désassembler le bras ce qui endommagerait les chemins de roulements.

- Démontez le petit couvercle en dévissant les deux boulons de fixation, enlever les cales, les joints et le ressort
- Dévisser les quatre boulons du grand couvercle, enlever le joint et le galet de l'écrou.

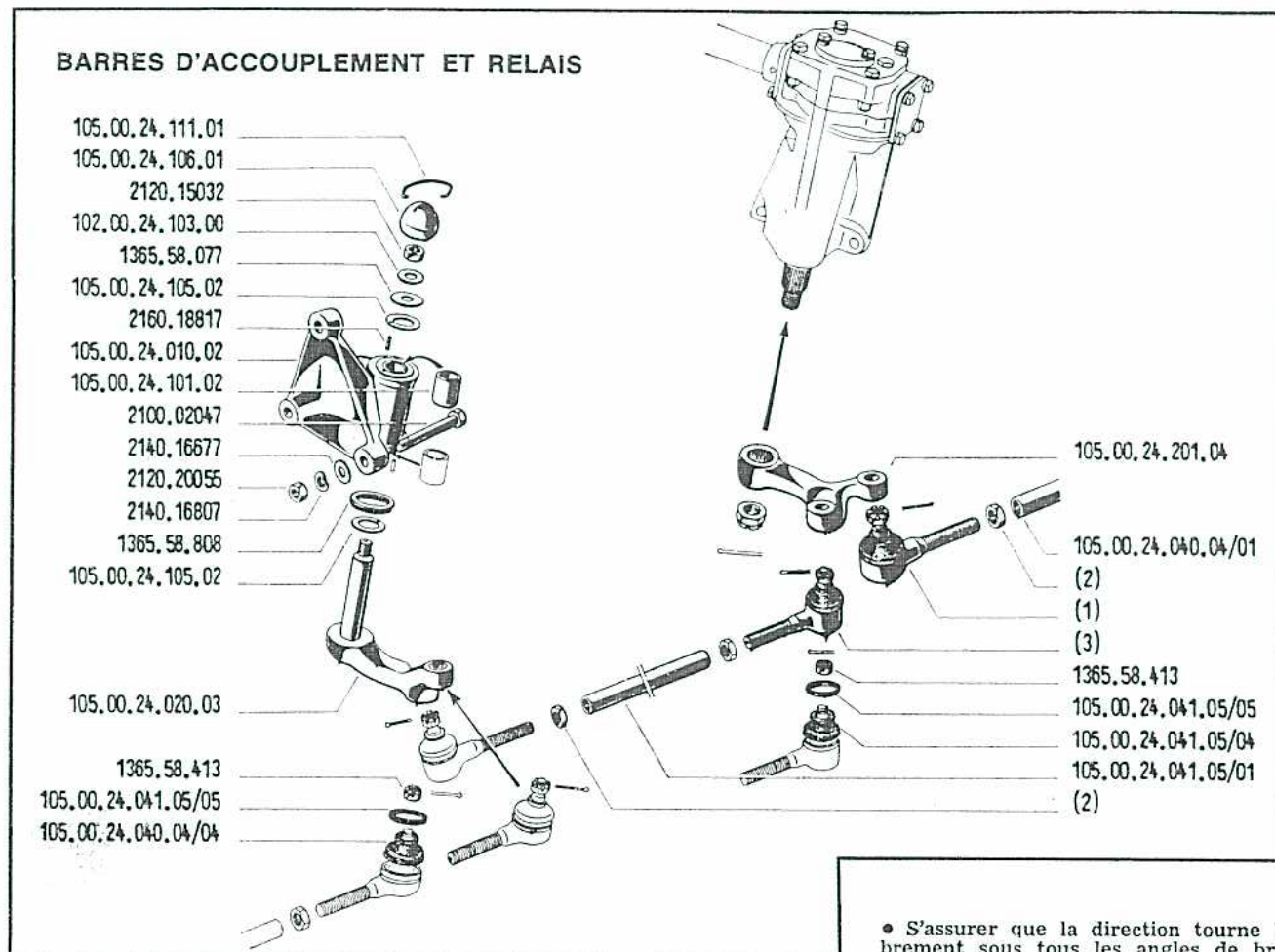
- Démontez le tube intérieur (côté volant) déposer la clavette, le manchon et le ressort.
- Démontez la plaque du côté opposé au flasque de fixation du tube extérieur les joints, les cales de réglage.
- Appuyez avec la main sur l'extrémité côté volant et chassez la bague de retenue et les billes.
- Retournez le boîtier pour récupérer les billes du second roulement.
- Déposez le tube extérieur de direction en dévissant les quatre boulons d'assemblage, récupérer les joints et les cales d'épaisseur.
- Faire tourner le tube intérieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et démonter avec la deuxième bague de retenue des billes.
- Démontez l'arbre oscillant et l'écrou.
- Extraire les bagues intérieures du tube extérieur (côté volant) à l'aide d'un outil approprié.
- Extraire les billes de l'écrou (il n'est pas nécessaire de démonter le tube transfert des billes).
- Nettoyer l'ensemble des pièces.

### VERIFICATION ET CONTROLE DES PIÈCES

- Vérifier que les surfaces des chemins roulement soient exemptes d'empreinte de rayures ou de trace d'usure.



## BARRES D'ACCOUPLMENT ET RELAIS



- Contrôler l'état de surface et d'usure de l'axe du boîtier et des bagues ainsi que les cannelures coniques à son extrémité.
- Vérifier le jeu entre l'axe oscillant et les bagues qui doit être de 0,025 à 0,10 mm si la cote relevée atteint 0,17 à 0,25 mm remplacer les bagues.

### REMONTAGE DU BOITIER DE DIRECTION

- Placer le tube extérieur dans un étau, dans la position horizontale.
- Emmancher sur le tube intérieur de commande de la vis le roulement à billes et un joint d'étanchéité, puis introduire partiellement le tube intérieur dans le tube.
- Graisser l'écrou de manière à maintenir les 31 billes en position.
- Introduire l'arbre oscillant dans le support du boîtier et placer l'écrou à l'intérieur de ce dernier.
- Immobiliser l'ensemble et visser la vis en ayant soin de ne pas faire tomber les billes.
- Visser jusqu'à ce que l'écrou se trouve à la position milieu de la vis.
- Introduire le roulement dans le boîtier de direction (côté tube) faire coulisser le tube intérieur et le boîtier vers l'extrémité du tube extérieur, s'assurer de la bonne place du joint

d'étanchéité, fixer l'ensemble à l'aide de vis et rondelles élastiques.

- Placer le tube du boîtier dans la position verticale avec l'extrémité côté volant vers le bas. Soutenir l'extrémité du tube intérieur côté volant de façon à laisser suffisamment d'espace pour le montage des billes du roulement réglable.
- Graisser la rondelle de retenue des billes et placer les dix billes. Introduire la rondelle dans le boîtier de direction jusqu'à venir en contact avec la piste de la vis.
- Introduire les 13 billes qui font partie du roulement côté tube extérieur de la direction.
- Pousser la bague du roulement à dix billes vers la bague du roulement opposé.
- Monter le joint d'étanchéité, placer les cales d'épaisseur et la plaque sur le boîtier de direction et l'assembler avec les boulons et les rondelles élastiques.
- Effectuer le réglage (voir chapitre réglage).
- Placer l'ensemble de la direction en position horizontale monter le galet de l'écrou, le joint et couvercle.
- Monter le ressort sur l'arbre oscillant après avoir procédé au réglage de l'arbre, mettre les cales d'épaisseur, les joints et le couvercle.

- S'assurer que la direction tourne librement sous tous les angles de braquage.
- Monter le bras de commande en respectant le repérage effectué au démontage.
- Placer la rondelle, bloquer l'écrou et goupilles.
- Remplir d'huile le boîtier jusqu'à son niveau.

### REGLAGE DU BOITIER

- Régler le jeu latéral de la vis à l'aide de cales d'épaisseur jusqu'à obtention d'aucun jeu après blocage de la plaque.
- Les cales en papier ou en acier selon leur épaisseur :
- Cale en papier épaisseur : 0,05 mm.
  - Cale en acier épaisseur : 0,07 mm.
- Elles sont interposées entre les joints d'étanchéité (en papier épaisseur 0,25 mm).

**NOTA.** — Un serrage excessif peut produire des empreintes et endommager les chemins de roulements.

- Le jeu sera relevé à l'aide d'un comparateur placé sur l'embout de l'arbre.
- Appliquer une pression de 10 kg environ sur l'embout de l'arbre et relever sur le comparateur le jeu existant.

Le réglage latéral de l'arbre oscillant doit être maintenu entre les cotes limites suivantes :

- Jeu maxi : 0,050 mm.
- Frottement : 0,025 mm.

# 8 SUSPENSIONS AVANT ET ARRIÈRE

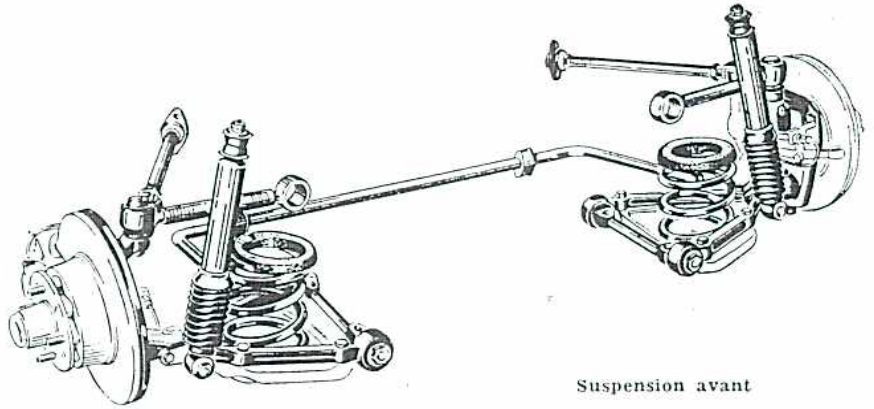
## SUSPENSION AVANT

### DEPOSE D'UN AMORTISSEUR AV

- Déboulonner la plaque supérieure du support d'amortisseur AV.
- Enlever l'écrou de fixation inférieur de l'amortisseur et le sortir de son axe support.

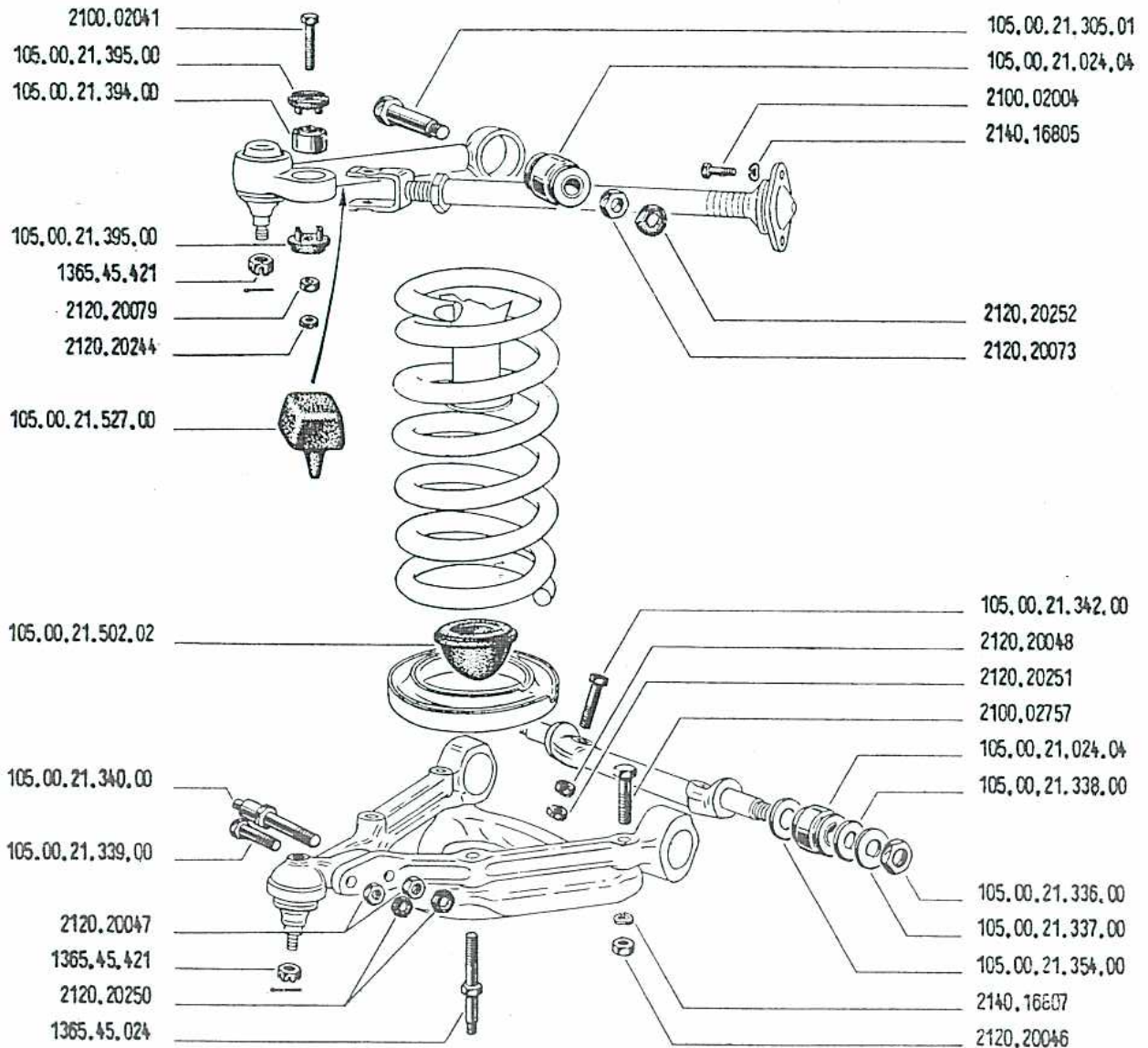
### CONTROLE DES AMORTISSEURS

- Vérifier l'état du corps de l'amortisseur afin qu'il ne présente ni déformation, ni suintement.
- Contrôler la bonne tenue du soufflet cache-poussière et son étanchéité (pour amortisseur Bianchi Allinquant).



Suspension avant

### BUTÉES ET PIÈCES D'ASSEMBLAGE DU TRAIN AVANT



- S'assurer du bon état des tampons de caoutchouc de fixation ; les remplacer si nécessaire.

- Vérifier la parfaite efficacité des amortisseurs de préférence à l'aide d'un banc approprié.

**NOTA.** — Ils doivent être manœuvrés plusieurs fois après une longue immobilisation avant leur contrôle à froid.

**REPOSE DES AMORTISSEURS**

Procéder en ordre inverse des opérations de démontage en respectant leur position de fonctionnement.

**DEPOSE D'UN RESSORT DE SUSPENSION AV**

- Lever l'avant de la voiture et la mettre sur chandelles.
- Débloquer en croix les boulons qui fixent la coupelle inférieure d'appui du ressort aux bras.
- Mettre en place l'outil de compression du ressort.
- Dévisser et enlever les vis de la coupelle du ressort.
- Débânder le ressort à l'aide de l'outil et déposer la coupelle d'appui et le ressort.

**REPOSE D'UN RESSORT DE SUSPENSION AV**

- Procéder en sens inverse des opérations de démontage en respectant la position des rondelles caoutchouc d'appui inférieur et supérieur du ressort.

**SUSPENSION ARRIERE**

**DEPOSE DES RESSORTS AR**

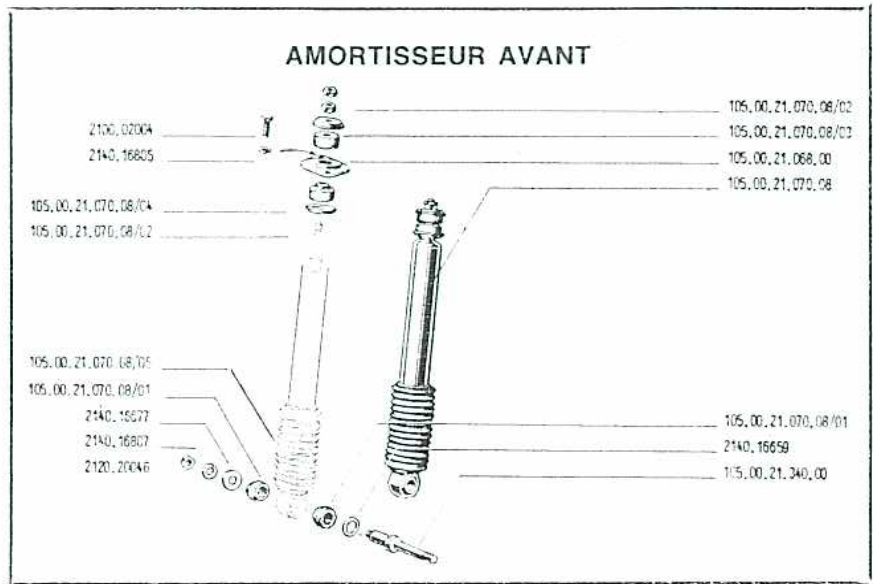
- Comprimer les ressorts à l'aide de l'outil approprié et en opérant selon les indications données au chapitre « Pont AR ».
- Contrôler les ressorts suivant les cotes données au chapitre « Suspension AR », des Caractéristiques Détaillées et s'assurer qu'ils ne sont ni détendus, ni déformés.

**DEPOSE DES BRAS DE SUSPENSION AR**

- Déposer le ressort de suspension correspondant au bras à déposer (voir chapitre « Pont AR »).
- Enlever le boulon de fixation du bras de suspension à la caisse et déposer le bras.
- Contrôler le parfait état des paliers élastiques avant et arrière du bras de suspension.
- Déposer les paliers élastiques en se servant de l'outil approprié et de la presse.

**DEPOSE DU BRAS SUPERIEUR DE REACTION**

- Déposer la partie arrière du tuyau d'échappement.
- Dévisser les vis d'assemblage à la caisse des cages du palier élastique du bras de réaction.



- Dévisser l'écrou de fixation supérieur du bras de réaction à l'axe fileté du pont.
- Orienter vers le bas le bras de réaction et le déposer.

- Contrôler l'état des tampons de caoutchouc, en particulier leur vieillissement ainsi que l'aspect des sangles de débattement afin qu'elles ne présentent pas de traces d'effilochage.

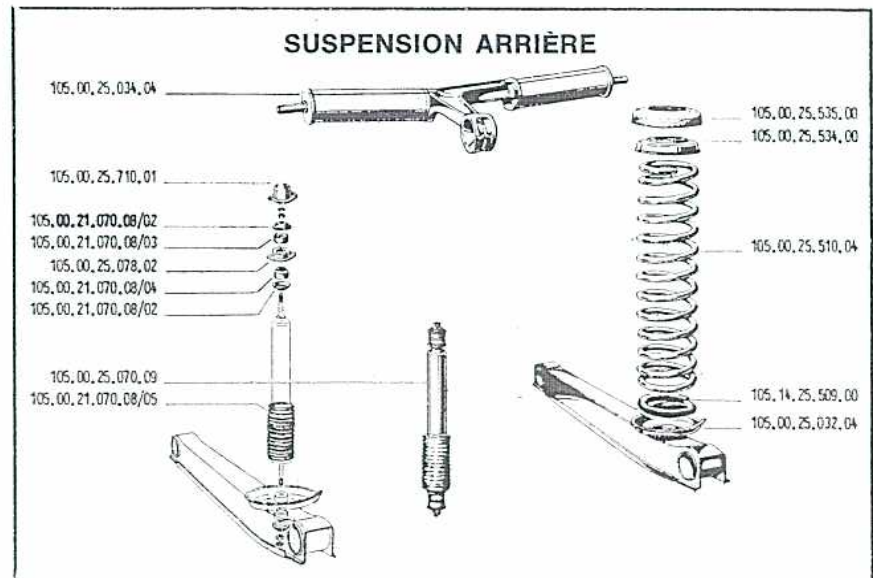
**NOTA.** — Lors du remontage des sangles et des tampons, respecter la position du montage initial.

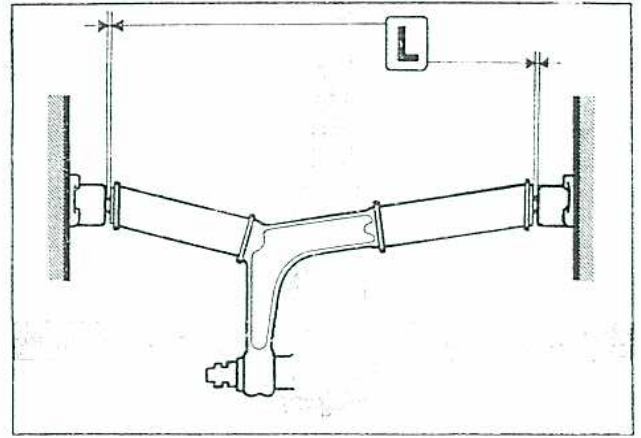
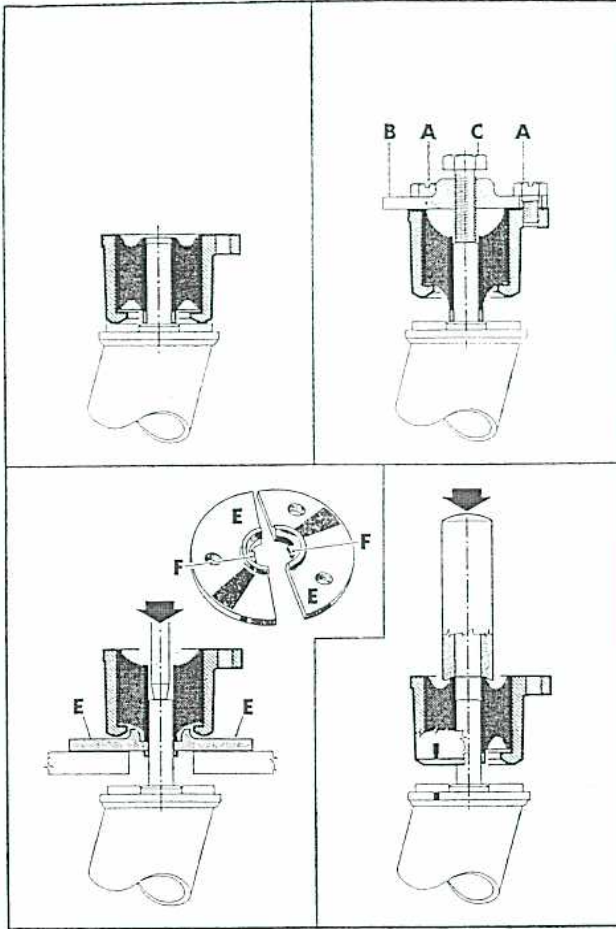
**DEPOSE ET REPOSE DES SANGLES LIMITEURS DE DEBATTEMENT ET DES TAMPONS DE BUTEE**

- Charger l'arrière de la voiture de manière à comprimer les ressorts de suspension afin de soulager les sangles limiteurs de débattement.
- Enlever les vis de fixation des sangles et des tampons de caoutchouc de butée.

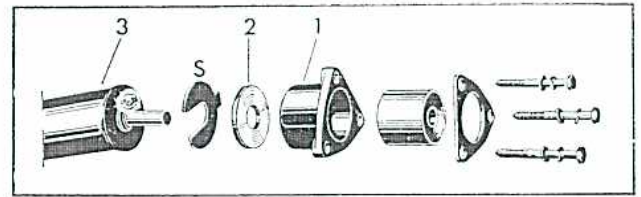
**REPLACEMENT DES PALIERS ELASTIQUES DU BRAS SUPERIEUR DE REACTION**

- Fixer la plaque appropriée (B) à la cage de silentbloc à l'aide de trois vis (A) ; serrer la vis (C) de manière à décoller le silentbloc du bras de réaction afin de glisser le montage du calage (E).





Jeu latéral du bras supérieur de réaction



Palier d'un bras supérieur de réaction

Ci-contre :

Dépose et repose d'un palier élastique d'un bras supérieur de réaction

- Introduire le calage entre la cage du silentbloc et le bras de réaction en veillant à ce que les dents (F) s'enfoncent dans les encoches du tube intérieur des paliers élastiques.

- Enlever la plaque (B) et extraire à la presse à l'aide d'un poinçon l'axe du bras de réaction.

- Remonter le palier élastique dans son support et l'emmancher sur l'axe du bras de réaction à l'aide de l'outil approprié en faisant coïncider les repères de la cage du palier élastique avec ceux du bras de réaction.

#### REPOSE DU BRAS DE REACTION

- Reprendre en sens inverse les opérations de démontage.

- Vérifier que le jeu L (côté droit + côté gauche) entre la cage du palier élastique (1) et les rondelles en Vulcolan (2) ne dépasse pas 1 mm. S'il est nécessaire, interposer une cale (S) d'épaisseur convenable entre le bras du triangle (3) et la rondelle en Vulcolan. Cette cale devra être soudée électriquement sur le bras.

- Bloquer à la clé dynamométrique les vis de fixation du bras de réaction à la caisse, au couple de 4,8 à 5,5 m.kg.

- Bloquer l'écrou de fixation du bras de réaction au pont au couple de 11 à 15 m.kg.

#### REPOSE DES BRAS DE SUSPENSION AR

- Remonter les paliers élastiques avec l'outil ayant servi au démontage.

- Reposer le bras de suspension sur la voiture en reprenant en sens inverse les opérations de dépose.

- Bloquer les écrous de fixation des bras de suspension au pont au couple de 11,5 à 13 m.kg et les écrous de fixation du bras de suspension à la caisse au couple de 10 à 11,5 m.kg.

**NOTA.** — Après remontage de la suspension, contrôler l'assiette de la voiture.

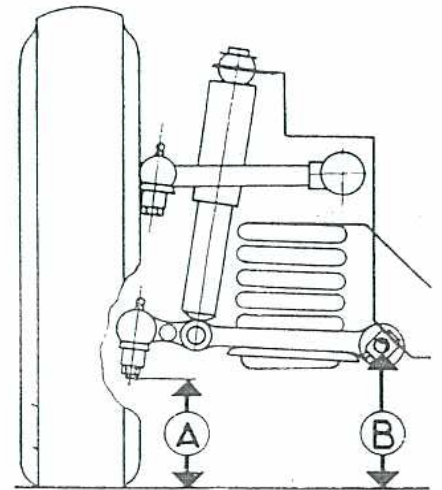
#### CONTROLE DE LA HAUTEUR DE COQUE (voir figure)

- Mettre la voiture dans les conditions de charge décrites pour le contrôle du train avant (voir chapitre « Train Avant »).

- Débrancher la barre stabilisatrice et les amortisseurs.

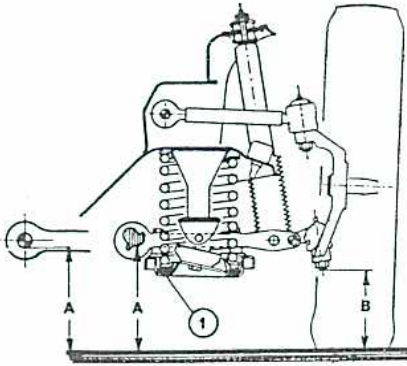
- Contrôler la pression des pneumatiques, parfaire le plein d'essence, mettre la roue de secours et la trousse à outils en place.

- Contrôler la distance du levier inférieur de la suspension inférieure par rapport au plan horizontal du sol afin d'obtenir une différence entre A et B de  $53 \pm 3$  mm (Berlines).



Points de contrôle de la suspension avant (berlines)





Points de contrôle de la suspension avant (coupés et spider)

**NOTA.** — La cote A sera prise sur la génératrice de l'axe du bras inférieur.

Pour coupés et spider :

- Lever la caisse à la main de 40 à 50 mm et laisser revenir à la position normale.
- Relever les cotes A' et B' (correspondant aux cotes A et B de la figure).
- Enfoncer la caisse de 40 à 50 mm et laisser revenir à la position normale.
- Relever les cotes A'' et B''.
- Calculer la valeur moyenne  $\frac{(A' - B') + (A'' - B'')}{2}$
- Comparer la valeur ainsi obtenue à la cote de contrôle A — B.

A — B = 34 ± 3 mm pour axe de section ovale et 38 ± 3 mm pour axe de section ronde.

- Si la cote est différente de la cote de contrôle corriger à l'aide des cales spéciales à placer entre le triangle inférieur et la coupelle caoutchouc du ressort.

- Corriger les différences de hauteur en plaçant des rondelles correspondantes entre le support du ressort et les bras inférieurs de suspension.

Différentes épaisseurs de cales disponibles : 3,5 - 7 - 10,5 mm.

- Contrôler la distance C entre le tampon de butée de caoutchouc de la caisse et la trompette du joint arrière qui doit être pour les berlines C = 10 ± 5 mm et pour les modèles GT et GTC. C = 15 ± 5 mm.

- Soulever la partie arrière de la caisse et la laisser retomber. Mesurer la distance C entre la trompette de pont et le tampon de butée caoutchouc (C').

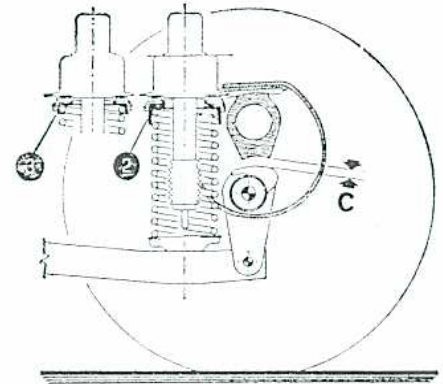
- Abaisser la partie arrière et laisser revenir à sa position. Mesurer à nouveau la distance C qui nous donnera C''.

Calculer la valeur moyenne de  $C = \frac{C' + C''}{2}$   
 C = 15 ± 5 mm

- Corriger les différences de hauteurs à l'aide de cales (2) et en éliminant la coupelle de premier montage.

Ces cales sont disponibles suivant différentes épaisseurs : 6,5 - 11,5 - 16,5 - 21,5 mm.

Après tout réglage avant ou arrière,



C = Cote de contrôle de la suspension arrière - 2. Cuvette réglant la hauteur - 3. Ancienne cuvette à supprimer

recontrôler à nouveau l'assiette de la caisse au caractéristiques prescrites.

**REPLACEMENT D'UN AMORTISSEUR AR**

- Déconnecter les amortisseurs des bras inférieurs de la suspension.
- Comprimer le corps inférieur de l'amortisseur vers le haut et le laisser en fin de compression.
- Par l'intérieur du coffre arrière, déposer la coupelle supérieure d'attache de l'amortisseur et la retirer par le haut.
- La pose d'un amortisseur neuf s'effectue en ordre inverse. Pour le contrôle se reporter aux amortisseurs avant.

## 9 MOYEURS ET FREINS

**REGLAGE DU JEU DE ROULEMENT DE MOYEU**

- Réglage du montage initial égal à 330 mm.kg.

**NOTA.** — Les roulements étant neufs, ils seront graissés copieusement et la bague d'étanchéité humectée de graisse.

- La bague d'étanchéité sera remplacée à chaque démontage.
- Ce réglage peut s'obtenir à partir du réglage initial (cité ci-dessus) en desserrant l'écrou d'un demi-créneau à un créneau et demi selon le besoin. Avec un maillet, frapper en bout de fusée pour rappeler le moyeu et dégager les roulements.
- Contrôler et régler après la marche de la voiture (les roulements étant rodés). Rebloquer l'écrou et procéder à la vérification du réglage définitif de 75 à 105 mm.kg.
- Recontrôler les angles caractéristiques du train avant.

