

CARACTERISTIQUES

SPECIFICATIONS GENERALES

Le train arrière est à roues indépendantes et bras tirés, Il est doté d'une suspension à barres de torsion transversales avec amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet. Les deux modèles traités sont équipés d'une barre stabilisatrice arrière.

AMORTISSEURS

● Diesel

- Jusqu'au n° 5129459 sans repérage peinture
- A partir du n° 5129460 repérage peinture blanc

● GTI

- Depuis début de fabrication .. repérage peinture jaune

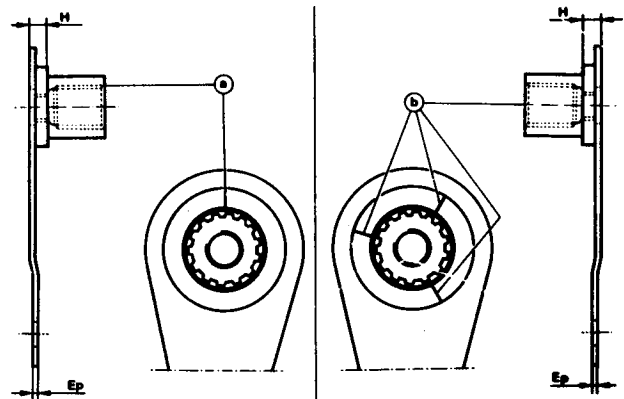
BARRE DE TORSION

- Barre droite repérage par un anneau de peinture
- Barre gauche .. repérée par deux anneaux de peinture

	Diesel	GTI
— Diamètre (mm)	Ø 18,1	Ø 18,9
— Repère	vert	jaune

BARRE STABILISATRICE

	Diesel	GTI
— Diamètre du corps (mm)	Ø 16	Ø 19
— Leviers de barre stabilisatrice		



— Identification (voir figure) :

- côté gauche repère (a)
- côté droit repères disposés à 120°

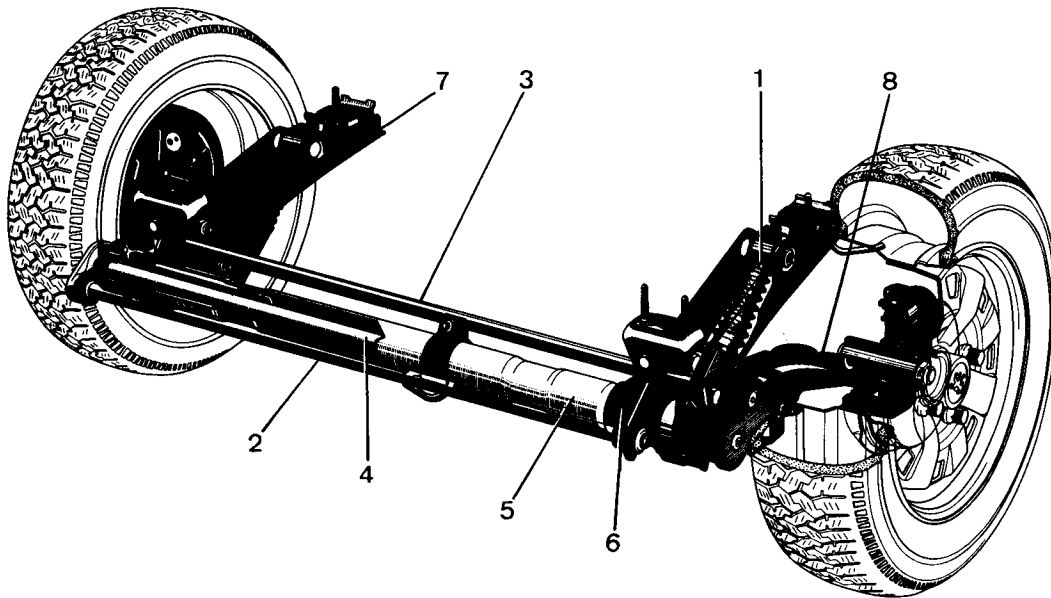
— Dimensions des leviers (voir figure) :

Diesel	H	Ep
— Jusqu'au n° 5129459	5,5 mm	2,5 mm
— A partir du n° 5129460	7,5 mm	2,5 mm

GTI

— H	7,5 mm
— Ep	4 mm

SUSPENSION - TRAIN ARRIERE



1 : Amortisseur. — 2 : Barre de suspension droite. — 3 : Barre de suspension gauche. — 4 : Barre stabilisatrice. — 5 : Traverse arrière. — 6 : Boîtier de traverse. — 7 : Flasque de tôle. — 8 : Bras arrière.

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

- Vis supérieure d'amortisseur 7,5
- Vis inférieure d'amortisseur 11,75
- Vis de fixation de la barre de suspension droite .. 2

- Ecrus de fixation de train arrière sur la caisse .. 4,5
- Vis de fixation du levier de barre 3,5
- Ecrus de moyeu 21,5
- Ecrus de support de fixation de l'échappement .. 4,5
- Ecrus de roues :
 - jante en tôle 8
 - jantes en aluminium 9

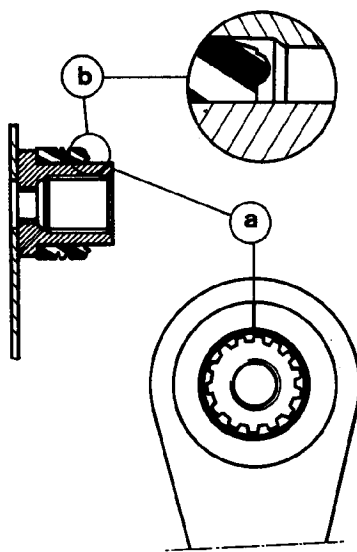
METHODES DE REPARATION



(Fig. SUSP. AR 1)



(Fig. SUSP. AR 2)



(Fig. SUSP. AR 3)

Suspension arrière

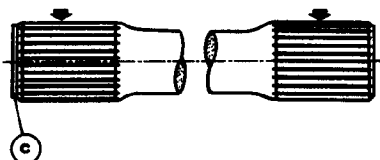
Barre stabilisatrice

DEPOSE

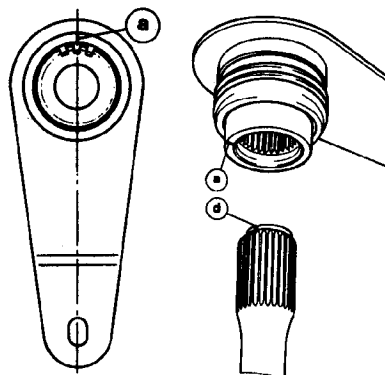
- Desserrer les vis de roue.
- Mettre l'arrière du véhicule sur chandelles.
- Déposer les roues.

● **Côté droit**

- Déposer (fig. SUSP. AR 1) :
 - la vis (1),
 - la rondelle (2),
 - le bouchon (3).
- Enduire le filetage et l'extrémité de la vis 7.0908 R d'un produit de glissement et la visser dans le levier jusqu'en appui sur la barre (fig. SUSP. AR 2).
- Poursuivre le vissage jusqu'à l'extraction du levier.



(Fig. SUSP. AR 4)



(Fig. SUSP. AR 5)

● **Côté gauche**

- Déposer :
 - la vis,
 - la rondelle,
 - le bouchon.
- Sortir la barre stabilisatrice équipée du levier gauche.
- Serrer la barre de torsion dans un étau muni de mordaches.
- Enduire le filetage et l'extrémité de la vis 7.0908 R d'un produit de glissement et la visser dans le levier gauche jusqu'en appui sur la barre.
- Poursuivre le vissage jusqu'à l'extraction du levier gauche.

REPOSE

- Bien nettoyer les cannelures de la barre et des leviers.
- Au moment du montage, enduire de graisse ESSO NORVA 275 les cannelures des extrémités de la barre et les cannelures intérieures des leviers.
- Monter une bague caoutchouc neuve sur le levier gauche. Ce dernier comporte un seul repère (a) dans l'axe du levier (fig. SUSP. AR 3).

Nota. — Orienter la collerette (b) à l'opposé de l'appui sur le levier (fig. SUSP. AR 3).

- Graisser le pourtour de la bague avec de la graisse Kluber-Proba.
- Identifier l'extrémité gauche de la barre par l'épaulement (c) (fig. SUSP. AR 4).
- Orienter le levier pour faire correspondre son repère (a) avec le repère (d) de la barre (fig. SUSP. AR 5).
- Mettre en place (fig. SUSP. AR 6) :
 - la vis 7.0908 (S1),
 - la rondelle (S2),
 - l'écrou (S3).
- Serrer l'écrou (S3) jusqu'à ce que l'extrémité de la barre soit en butée dans le levier en empêchant la vis (S1) de tourner.
- Visser temporairement dans la barre une vis :
 - Ø 8 pas 1,25 mm,
 - longueur sous tête entre 15 et 25 mm.
- Serrer modérément la vis.

1^{er} montage

- Il concerne les véhicules diesel jusqu'au n° 5129459.
- Déposer un cordon de pâte d'étanchéité autour de l'épaulement du levier (fig. SUSP. AR 7).

2^e montage

- Il concerne les véhicules diesel à partir du n° 5129460 et la version GTI.
- Monter un joint (7) cellulaire neuf (fig. SUSP. AR 7).

● Côté gauche

- Engager la barre dans le tube de traverse jusqu'à mettre la tôle du levier en appui sur le bras.
- Mettre en place :
 - la patte support de gaine de frein à main,
 - la rondelle et la vis de fixation du levier sur le bras.
- Serrer la vis de fixation du levier à **3,5 daN.m.**

● Côté droit

- Monter une bague caoutchouc neuve sur le levier droit. Ce dernier comporte 3 repères (e) disposés à 120° (fig. SUSP. AR 8).

Nota. — Orienter la collerette (f) à l'opposé de l'appui sur le levier.

- Graisser le pourtour de la bague avec de la graisse Kluber-Probä.

Important. — Déposer un cordon de pâte d'étanchéité, ou monter un joint neuf (7) selon le montage. Se référer pour cela aux indications précédentes (fig. SUSP. AR 7).

- Mettre en place la vis **7.0908 (S1)**.
- Engager le levier et l'orienter de façon à aligner la boutonnière avec le trou de fixation (fig. SUSP. AR 8).
- Mettre en place la rondelle S2 et l'écrou (S3).
- Serrer l'écrou S3 en empêchant la vis (S1) de tourner.

Nota. — Interposer une cale d'épaisseur de **1 mm** entre le levier et le bras. Arrêter le serrage de l'écrou (S3) lorsque le levier est en contact avec la cale (fig. SUSP. AR 9).

- Déposer l'outillage.
- Mettre en place :
 - la patte support de gaine de frein à main,
 - la rondelle et la vis de fixation du levier sur le bras.

— Serrer la vis à **3,5 daN.m.**

- Visser le bouchon (3) dans le levier (mettre de la pâte d'étanchéité sur les filets).

● Côté gauche

- Récupérer la vis de $\varnothing 8$ pas 1,25.
- Mettre en place le bouchon (déposer de la pâte d'étanchéité sur les filets).

- Remettre le véhicule sur ses roues.
- Serrer les vis de roues à :
 - **8 daN.m** pour les jantes en tôle,
 - **9 daN.m** pour les jantes en alliage.

Amortisseur**DEPOSE**

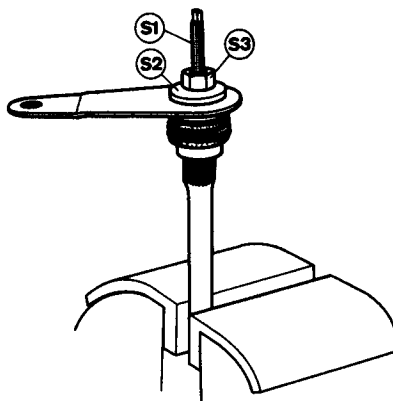
- Mettre le véhicule sur un pont élévateur.
- Déposer (fig. SUSP. AR 10) :
 - l'écrou (1),
 - la rondelle (2).
- Reculer l'axe (3) pour le sortir de l'œil de l'amortisseur (fig. SUSP. AR 9).

Nota. — Côté droit : pour autoriser le recul de l'axe (3), la patte support de gaine de frein à main (4) comporte une boutonnière permettant de la soulever après déblocage de la vis (5) située sur le bras de suspension (fig. SUSP. AR 10).

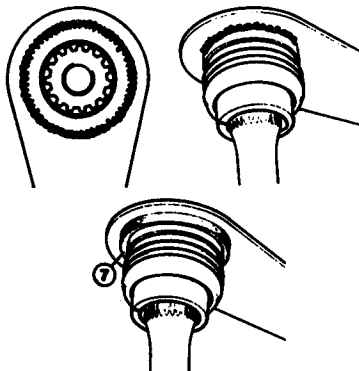
- Déposer (fig. SUSP. AR 11) :
 - l'écrou (6),
 - la rondelle (7),
 - l'axe (8) avec la rondelle (9).
- Déposer l'amortisseur.

REPOSE

- Mettre en place (fig. SUSP. AR 12) :
 - l'amortisseur,

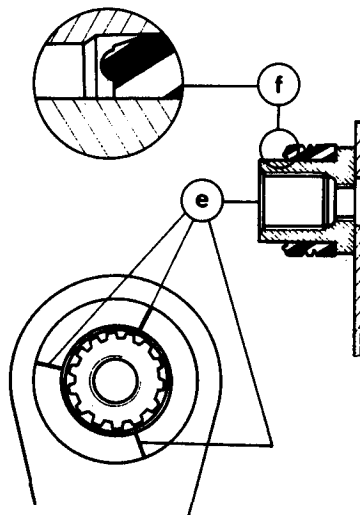


(Fig. SUSP. AR 6)



(Fig. SUSP. AR 7)

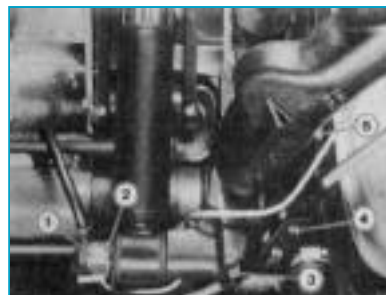
- la rondelle (2),
- un écrou nylostop (1) neuf.
- l'axe supérieur avec 2 rondelles plates (7) et (9),
- un écrou nylostop (6) neuf.



(Fig. SUSP. AR 8)



(Fig. SUSP. AR 9)



(Fig. SUSP. AR 10)



(Fig. SUSP. AR 11)

Nota. — Ne pas serrer les écrous.

- Comprimer la suspension à l'aide de l'outil **8.0911 Z** jusqu'à obtenir une cote **X = 288 mm** à l'entraxe des fixations de l'amortisseur (fig. SUSP. AR 13).
- Serrer l'écrou (1) de fixation inférieur d'amortisseur à **11,75 daN.m** (fig. SUSP. AR 10).
- Serrer l'écrou (6) de fixation supérieur d'amortisseur à **7,5 daN.m** (fig. SUSP. AR 11).



(Fig. SUSP. AR 12)



(Fig. SUSP. AR 13)



(Fig. SUSP. AR 14)



(Fig. SUSP. AR 15)

Nota. — Repositionner correctement la patte support de gaine de frein à main, serrer la vis (5).

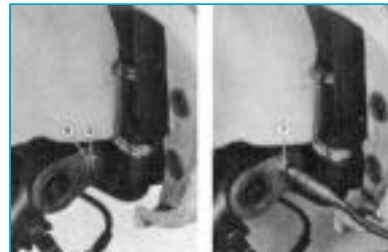
Barre de suspension

DEPOSE

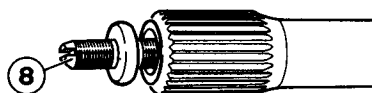
- Placer le véhicule sur pont élévateur de préférence.
- Desserrer les vis de roues.
- Mettre l'arrière du véhicule sur chandelles, roues pendantes.
- Déposer les roues.
- Déposer la barre stabilisatrice (voir opération correspondante).
- Déposer la fourchette du flexible de frein.
- Déposer l'amortisseur (voir paragraphe « Amortisseurs »).



(Fig. SUSP. AR 16)



(Fig. SUSP. AR 17)



(Fig. SUSP. AR 18)



(Fig. SUSP. AR 19)

- Soulever le bras pour permettre le recul de la vis inférieure (1) (fig. SUSP. AR 14).
- Monter le faux amortisseur **7.0908 (P)** à la place de l'amortisseur.
- Régler sa longueur (**1/2 tour = 0,5 mm**) pour permettre un engagement totalement libre des deux axes (au besoin, soulever légèrement le bras pour annuler l'action de son poids sur la barre) (fig. SUSP. AR 15).
- Serrer le contre-écrou (2) de l'outil **7.0908 (P)**.

● Côté opposé

- A l'autre extrémité de la barre, déposer (fig. SUSP. AR 16) :
 - le contre-écrou (3),
 - la rondelle (4).

● Côté dépose

- Déposer (fig. SUSP. AV 17) :
 - la vis (5),
 - le joint (6),
 - la rondelle butée (7).

Nota. — Repérer la position de la barre par deux coups de pointeau sur le bras et sur la barre.

- Monter :
 - l'embout **7.0908 (Q)** sur l'extrémité de la barre,
 - l'extracteur à inertie **8.0316 (A)** sur l'embout.
- Extraire la barre de suspension en frappant vers l'extérieur avec la masse de l'extracteur.
- Maintenir le bras pour l'empêcher de reculer avec la barre si nécessaire.
- Récupérer le goujon épaulé (8) (fig. SUSP. AR 18).
- Déposer :
 - l'embout et l'extracteur d'inertie,
 - le faux amortisseur.

Nota. — Avant de déposer le faux amortisseur, côté gauche, caler le bras pour le maintenir approximativement dans sa position.

REPOSE

- Régler l'entraxe **X** du faux amortisseur :
 - si la barre a été échangée **X = 342 mm** pour diesel, et **X = 330,5 mm** pour GTI,
 - à la valeur déterminée pour une correction d'assiette (voir opération correspondante),
 - à la valeur obtenue au démontage dans tous les cas.
- Ecarter le support de flexible de frein et placer le calibre **7.0526 (Q)** en appui sur le boîtier de traverse (fig. SUSP. AR 19).
- Placer le faux amortisseur **7.0908 (P)** :
 - aile la plus courte de la chape inférieure en appui sur le calibre,
 - écrou de la vis supérieure non serré,

- serrer l'écrou (9) de la vis inférieure ; serrer seulement l'écrou (9),
- pousser le calibre 7.0526 (Q) vers le haut pour l'approcher au maximum du boîtier.

Nota. — Ne pas inverser les barres au remontage :

- barre gauche = 1 repère circulaire de peinture,
- barre droite = 2 repères circulaires de peinture.
- Nettoyer les cannelures de la barre aux deux extrémités.
- Visser à fond le goujon épaulé (8) dans l'extrémité de la barre du côté petit diamètre (\varnothing 22,5 mm) (fig. SUSP. AR 18).
- Visser l'embout 7.0908 (Q) et le serrer pour obtenir un bon appui de l'extrémité de l'embout du côté grand diamètre (24 mm).
- Monter l'extracteur à inertie : 8.0316 A.
- Enduire les cannelures de la barre de graisse Esso Norva 275.
- Engager la barre à travers l'ancrage du bras.
- Rechercher par rotation de la barre, cannelure par cannelure, la position où elle s'engage librement sur 8 à 10 mm.
- Terminer l'engagement de la barre avec la masse de l'extracteur.

Nota. — La barre ne s'engage pas librement sur toute la longueur des cannelures car ses extrémités ne sont pas dans le même axe.

- Les extrémités de la barre ayant un nombre pair de cannelures (28 et 30), il existe deux positions diamétralement opposées où la barre s'engage librement sans modifier la hauteur d'assiette.
- Déposer l'embout et l'extracteur.
- Vérifier que les repères effectués au démontage sont :
 - en regard si l'assiette n'est pas à corriger,
 - décalées du nombre de cannelures déterminé pour une correction de la hauteur d'assiette (voir paragraphe « Hauteur d'assiette »).

Important. — Vérifier que les repères effectués au démontage soient :

- en regard ou à l'opposé si l'assiette n'est pas à corriger,
- décalés du nombre de cannelures déterminé pour une correction de hauteur d'assiette.
- Remplir de graisse Esso Norva 275.
- Placer (fig. SUSP. AR 16) :
 - la rondelle butée (7),
 - un joint (6) neuf,
 - la vis (5) et la serrer à 2 daN.m.
- Au moyen d'une cale d'épaisseur de 0,05 mm, vérifier que le calibre est bien en appui sur le boîtier de traverse, sinon frapper avec un maillet sur le bras pour l'amener en place.

● Côté opposé

- Dévisser le goujon jusqu'à amener son épaulement en appui dans la coupelle.

Nota. — Arrêter le dévissage dès que l'épaulement est en contact sur la coupelle. Ne pas forcer pour ne pas faire reculer la barre dans le boîtier.

- Vérifier que le calibre est en appui sur le boîtier de traverse, sinon :
 - revisser le goujon,
 - frapper avec un maillet sur le bras pour amener le calibre en appui,
 - reprendre le dévissage du goujon.
- Monter la rondelle (4) et le contre-écrou (3) (fig. SUSP. AR 16).
- Serrer le contre-écrou en maintenant le goujon par sa fente tour-nevis (fig. SUSP. AR 20).
- Déposer le faux amortisseur et le calibre.
- Remettre le véhicule sur ses roues (sans amortisseur).
- Contrôler l'assiette du véhicule et la régler si nécessaire (voir paragraphe correspondant) :
 - X = 430 ± 7 mm (diesel),
 - X = 410 ± 7 mm (GTI).
- Reposer l'amortisseur (voir paragraphe « Amortisseur »).
- Garnir d'un cordon de graisse Esso Norva 275 les extrémités intérieures des cannelures des barres (fig. SUSP. AR 21).
- Replacer la fourchette du flexible de frein.
- Remonter la barre stabilisatrice (voir opération correspondante).
- Remonter les roues et serrer les vis à :
 - 8 daN.m pour jantes en tôle,
 - 9 daN.m pour jantes alu.

Hauteur d'assiette

MESURE

- La mesure de la hauteur d'assiette arrière s'effectue :
 - véhicule en ordre de marche (véhicule vide, réservoir à carburant plein),
 - pression des pneumatiques correcte,
 - véhicule sur une aire plane,
 - après avoir secoué le véhicule pour avoir éliminé toutes les contraintes des organes de suspension.
- Les hauteurs se mesurent entre le sol et la traverse de plancher du coffre à hauteur des percages (a1) (fig. SUSP. AR 22).
- Effectuer trois mesures successives de chaque côté et prendre la moyenne.
- Faire la moyenne entre les côtés droit et gauche.
- Hauteur d'assiette :
 - diesel = 430 ± 7 mm.
 - GTI = 410 ± 7 mm.

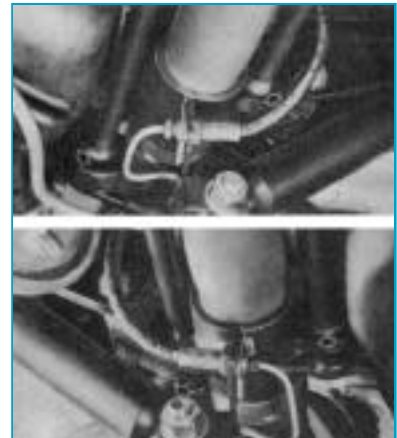
Nota. — La différence entre les côtés droit et gauche ne doit pas excéder 10 mm.

REGLAGE

- Desserrer les vis (1) de fixation des leviers du côté droit et gauche (fig. SUSP. AR 1).
- Repérer par deux coups de pointe (b) et (c) la position de la barre par rapport au bras (fig. SUSP. AR 23).
- Déposer la barre de suspension, voir opération précédente.
- Le réglage s'effectue par modification de la longueur X de l'outil 7.0908 (P) à partir de sa longueur obtenue sur le véhicule à la dépose de la barre (fig. SUSP. AR 15).
- Le réglage effectué d'un côté modifie la hauteur du côté opposé.



(Fig. SUSP. AR 20)

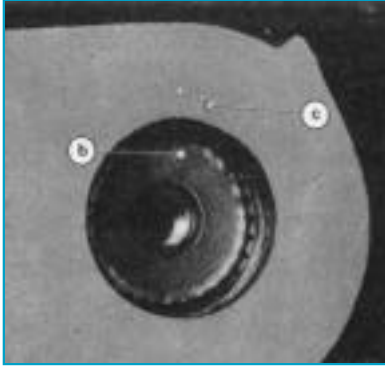


(Fig. SUSP. AR 21)



(Fig. SUSP. AR 22)

- Le filetage de l'outil est au pas de 1 mm, ce qui permet des modifications de longueur de 0,5 mm par 1/2 tour.
- La hauteur d'assiette ne peut évoluer que par multiple de 3.



(Fig. SUSP. AR 23)



(Fig. TR. AR 1)



(Fig. TR. AR 2)



(Fig. TR. AR 3)

- Pour augmenter la hauteur d'assiette de 3 mm ou d'un multiple de 3 mm, augmenter la longueur de l'outil de 2 mm, ou du même multiple de 2 mm.
- Pour diminuer la hauteur d'assiette de 3 mm, diminuer la longueur de l'outil de 2 mm ou d'un multiple de 2 mm.

Exemple. — Pour faire varier la hauteur d'assiette de 15 mm (5×3) modifier la longueur de l'outil de 10 mm (5×2) soit 10 tours de l'outil.

- Reposer la barre de suspension (voir paragraphe « Barre de suspension »).

VERIFICATION

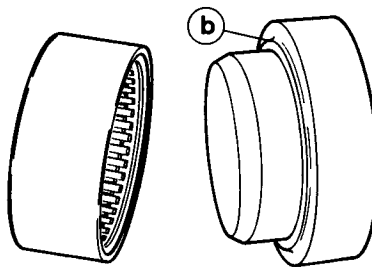
- Le décalage d'une cannelure côté bras fait varier la hauteur d'assiette de 3 mm.
- Les repères (b) et (c) doivent donc être décalés d'un nombre de cannelures égal au multiple de réglage.



(Fig. TR. AR 4)



(Fig. TR. AR 5)



(Fig. TR. AR 6)

- A partir de l'exemple ci-dessus, le repère (b) doit être décalé de 5 cannelures par rapport au repère (c) (fig. SUSP. AR 23).

Train arrière

Bras

DEPOSE

- Placer le véhicule sur un pont élévateur.
- Desserrer les vis de roues.
- Mettre le véhicule sur chandelles.
- Déposer les roues.
- A l'intérieur du véhicule, déposer (fig. TR. AR 1) :
 - la garniture de frein à main,
 - l'écrou de réglage des câbles,
 - le câble de frein du bras à déposer.
- Dégager la gaine du frein à main des deux clips, sous le réservoir à carburant.
- Sortir le câble de son manchon dans le plancher.
- Déposer la barre stabilisatrice (voir opération correspondante).
- Déposer la barre de suspension du bras (voir paragraphe « Barre de suspension »).
- Débrancher le tuyau de frein du cylindre récepteur.
- Déposer l'outil faux amortisseur 8.0908 (P).
- Sortir le bras arrière (fig. TR. AR 2).
- Déposer le joint d'étanchéité à 3 lèvres (fig. TR. AR 3).
- Déposer le manchon du joint (3) dans le cas où il a été déplacé ou détérioré (fig. TR. AR 4).

REMISE EN ETAT

● Remplacement d'une cage à aiguille

Dépose

- Visser la plaque 7.0526 (N) sur l'extracteur.
- Engager la plaque derrière la cage à aiguilles par un mouvement de bascule (fig. TR. AR 5).
- Extraire la cage à aiguille en frappant vers l'extérieur avec la masse de l'extracteur à inertie.

Repose

- Identifier la face de la cage comportant les inscriptions du fabricant.
- Placer la cage sur le tampon 7.0526 (P) face comportant les inscriptions en appui sur l'épaulement (b) (fig. TR. AR 6).
- Graisser légèrement la cage.

— Monter la cage à aiguille neuve dans le boîtier de traverse (fig. TR. AR 7).

Nota. — Frapper modérément sur le tampon pour ne pas déformer la cage à aiguilles.

— Graisser les aiguilles avec de la graisse Multipurpose Grease H.

● **Remplacement d'un axe de bras**

- Placer sur l'établi de presse :
 - l'appui n° **0526 (S)**,
 - le bras,
 - le tampon n° **0526 (T)**.
- Centrer le tampon dans le bras par son téton de plus grand diamètre.
- Chasser l'axe de bras (fig. TR. AR 8).
- Nettoyer soigneusement :
 - les portées de l'axe dans le bras,
 - la face d'appui de la coupelle tôle (3).
- Placer le bras sur une plaque d'appui de presse.
- Engager la rondelle entretoise (b) dans l'alésage du bras et s'assurer qu'elle soit bien en appui sur la plaque (fig. TR. AR 9).

Nota. — La rondelle (b) est à réaliser et permet d'obtenir un retrait de 2 mm de l'axe dans le bras.

- Engager l'axe dans le bras (à la presse).
- Placer le tampon **0526 (T)** (le centrer dans le bras par son téton de plus petit diamètre).
- Amener l'axe de bras en appui sur la rondelle entretoise.
- Dégager l'ensemble et récupérer la rondelle entretoise (b) (fig. TR. AR 9).

- Placer sur l'établi de presse :
 - l'appui **0526 (S)**,
 - la bague **0526 (U)**.
- Veiller à la propreté de la face (a) de la bague (fig. TR. AR 10).
- Placer une coupelle tôle (3) neuve dans la bague.
- Engager l'axe de bras dans la coupelle (fig. TR. AR 11).
- Amener le bras en appui sur la coupelle.

Important. — Appuyer sur le bras.

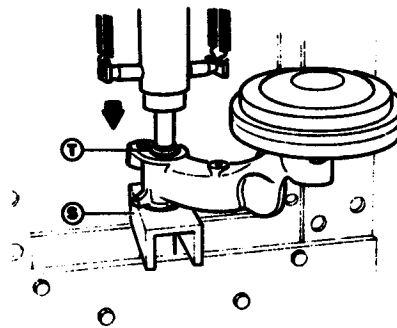
REPOSE

- Nettoyer soigneusement les pièces avant leur remontage.

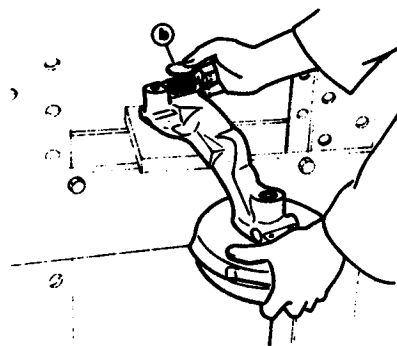


(Fig. TR. AR 7)

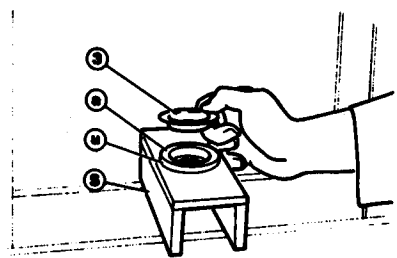
- Vérifier :
 - que les deux faces de la coupelle tôle sont propres et exemptes de rayures ou trace de chocs,
 - que les portées de paliers sur l'axe de bras ne comportent pas de marque de grippage ni de blessures,
 - que les obturateurs d'axes de bras sont bien étanches, sinon les remplacer (uniquement pour les véhicules sans barre anti-dévers).
- Garnir de graisse les intervalles entre les 3 lèvres d'un joint neuf.
- Mettre le joint en place sur la coupelle en orientant la lèvre extérieure (a) côté bras (fig. TR. AR 12).
- Replacer ou vérifier la position du manchon de joint (3) avec (fig. TR. AR 13) :
 - le tampon **7.0526 (P)**,
 - la bague **7.0526 (R)**.
- Graisser la cage à aiguille et les portées de paliers sur l'axe de bras



(Fig. TR. AR 8)



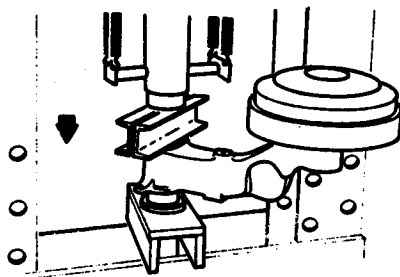
(Fig. TR. AR 9)



(Fig. TR. AR 10)

avec de la graisse Multipurpose Grease M.

- Engager l'axe du bras dans le tube de traverse jusqu'à ce que le joint vienne en contact avec son manchon.
- Mettre en place (fig. TR. AR 14) :
 - le calibre **7.0526 (Q)**,
 - le faux amortisseur **8.0908 (P)**, en entretoise.



(Fig. TR. AR 11)



(Fig. TR. AR 12)

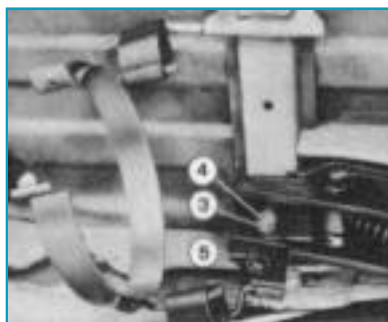


(Fig. TR. AR 13)

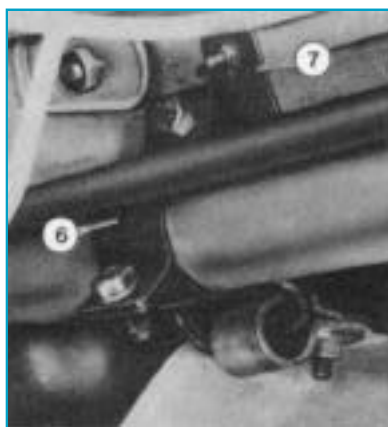


(Fig. TR. AR 14)

- Serrer l'écrou (4) en approchant le calibre 7.0526 (Q) vers le haut pour l'approcher au maximum du manchon (fig. TR. AR 15).



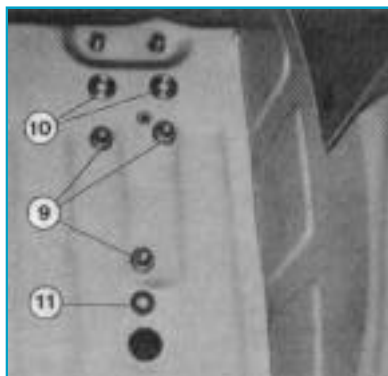
(Fig. TR. AR 15)



(Fig. TR. AR 16)



(Fig. TR. AR 17)



(Fig. TR. AR 18)

- Interposer une cale d'épaisseur de 0,05 mm entre le calibre et le boîtier de traverse.

- Frapper au maillet sur le bras jusqu'à amener le calibre en appui sur la cale.

- Arrêter l'enfoncement dès que la cale de 0,05 mm coulisse sans jeu.

Nota. — Placer, du côté gauche, une cale pour soutenir le bras approximativement dans sa position.

- Déposer le faux amortisseur et le calibre.

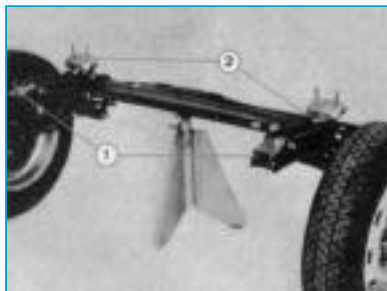
- Mettre en place le tuyau de frein.

- Serrer le raccord de frein sur le cylindre récepteur.

- Remonter la barre de suspension (voir paragraphe « Barre de suspension »).

- Remettre en place la barre stabilisatrice (voir opération correspondante).

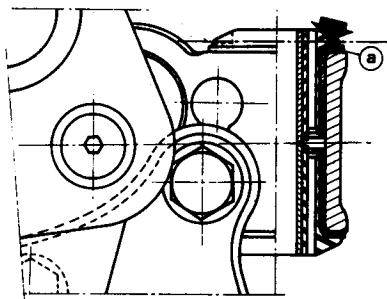
- Engager le câble de frein à main dans son manchon et dans les clips sous le réservoir de carburant.



(Fig. TR. AR 19)



(Fig. TR. AR 20)



(Fig. TR. AR 21)

Nota. — Tirer la gaine au maximum vers l'arrière tout en conservant son extrémité en appui sur le manchon.

- Accrocher le câble sur le palonnier du levier de frein à main (fig. TR. AR 1).

- Régler la tension des câbles de frein à main.

- Remonter la garniture de frein à main.

- Purger les freins (voir chapitre « Freins »).

Train arrière complet

DEPOSE

- A l'intérieur du véhicule (fig. TR. AR 1) :

- déposer la garniture de frein à main,

- desserrer complètement l'écrou de réglage des câbles et son contre-écrou,

- dégager les deux câbles du palonnier.

- Placer le véhicule sur un pont élévateur.

- Déposer la ligne d'échappement complète.

- Dégager les gaines de frein à main des clips sous le réservoir à carburant.

- Déposer les fourchettes droite et gauche de maintien des flexibles de frein.

- Débrancher les tuyaux métalliques et obturer les flexibles.

- Déposer du côté gauche (fig. TR. AR 15) :

- l'écrou (3),

- la rondelle (4),

- la patte support de fixation de l'échappement.

- Replacer provisoirement la rondelle (4) et l'écrou (3).

- Déposer (fig. TR. AR 16) :

- les demi-colliers avant (6),

- la patte (7).

- Dégager le demi-collier arrière (8) (fig. TR. AR 17).

- Lever le véhicule jusqu'à ce que les bras arrière soient en détente maxi, roues au sol.

- Caler sous la traverse.

- Déposer les écrous (9), les rondelles (10) et (11) situés dans le coffre (fig. TR. AR 18).

- Lever le véhicule et le dégager du train arrière.

● Remplacement des articulations élastiques

Dépose

- Déposer (fig. TR. AR 19) :

- les cales élastiques des supports arrière (1),

- les boîtiers de fixation des supports avant (2).

- Caler le train en orientant l'axe des articulations élastiques verticalement : H = 120 mm (fig. TR. AR 20).

- Scier l'articulation au ras de la colerette (a) (fig. TR. AR 21).

- Supprimer la collerette (a) et son arrondi avec une disqueuse ou une meule à main.

Nota. — Protéger des projections :

- les pneumatiques,
- les joints à lèvres,
- l'amortisseur,
- le tuyau de frein.

- Extraire les articulations avec le chasse **7.0908 (T)** (fig. TR. AR 22).

Repose

- Replacer le train en position normale (axe des articulations horizontale).

- Placer l'articulation arrière (3) en orientant l'encoche (b) dans l'axe verticale (vers le haut ou vers le bas) (fig. TR. AR 23).

- Monter, côté articulation :

- la tige filetée **7.0908 (U1)** équipée d'un écrou **7.0908 (U2)**, d'une rondelle (\varnothing 12-40) **7.0908 (U3)** et d'une rondelle (\varnothing 20-40) **7.0908 (U4)** du côté articulation,
- une rondelle (\varnothing 12-40) **7.0908 (U3)**, la rondelle **8.0908 (N)** et un écrou **7.0908 (U2)** du côté boîtier.

- Serrer l'écrou jusqu'à la mise en place de l'articulation arrière.

- Déposer l'écrou et les rondelles côté boîtier.

- Placer l'articulation en orientant l'encoche (b) de la même façon que pour l'articulation arrière.

- Mettre en place l'articulation avant en procédant de la même façon que pour l'articulation avant.

- Remettre les flasques tôle en appui sur la cale **H = 120 mm** (fig. TR. AR 20).

- Achever la mise en place de l'articulation élastique avant en frappant avec le chasse **8.0813 (S)**.

- Placer les boîtiers (2) en orientant l'aile la plus longue (c) vers l'extérieur (fig. TR. AR 24).

- Fixer les boîtiers avec (fig. TR. AR 24) :

- la vis (3) orientée vers l'arrière,
- 2 rondelles plates (4),
- un écrou Nylstop (5) neuf.

Nota. — Aligner au serrage les faces d'appui des boîtiers (2) sur caisse.

- Serrer les écrous (5) à **7,25 daN.m** (fig. TR. AR 24).

- Placer les cales élastiques arrière (1) (fig. TR. AR 24).

Nota. — Orienter l'axe supérieur avec téton (d) vers l'extérieur.

- Placer la rondelle plate (6) et un écrou (7) neuf approché à la main (il sera serré train en place au couple de **4,5 daN.m**).

REPOSE

- Caler sous la traverse arrière.

- Descendre progressivement le véhicule sur le train en veillant à l'engagement des axes des fixations avant et arrière.

Nota. — Placer le demi-collier (8) en le tirant sous la barre de suspension (fig. TR. AR 26).

- Monter dans le coffre (fig. TR. AR 18) :

- les rondelles plates (10) (\varnothing extérieur : 27 mm),
- les rondelles plates (11) (\varnothing extérieur : 22 mm),
- des écrous (9) neufs.

- Serrer les écrous à **4,5 daN.m**.

- Mettre en place le demi-collier (6) et la patte (7) (fig. TR. AR 16).

Nota. — Bien centrer l'anneau du collier dans l'anneau du tirant.

- Replacer la patte support de fixation de l'échappement (5) (fig. TR. AR 15).

- Monter la rondelle plate (4) et serrer l'écrou (3) à **4,5 daN.m**.

- Brancher les tuyaux métalliques de frein sur les flexibles.

- Mettre en place les fourchettes de maintien des flexibles.

- Remonter l'échappement.

Important. — Serrer alternativement les écrous jusqu'à obtenir une cote **X** de (fig. TR. AR 27) :

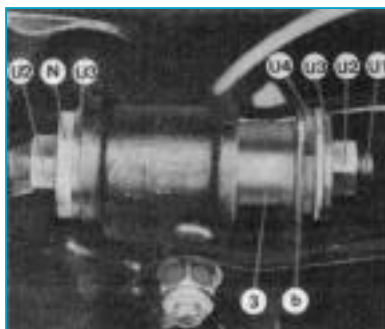
- **23,5 mm** sans rondelles (a) (diesel),
- **22 mm** avec rondelles (a) (GTI).

- Remettre en place les gaines de frein à main.

Nota. — Tirer au maximum les gaines vers l'arrière tout en conservant leur extrémité en appui sur le manchon dans le plancher.



(Fig. TR. AR 22)



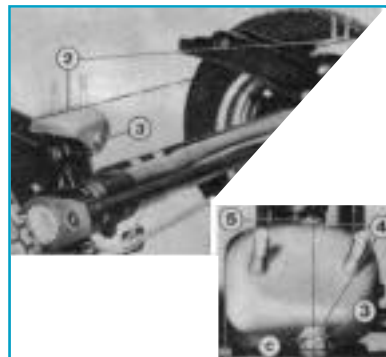
(Fig. TR. AR 23)

- Accrocher les câbles sur le patonnier du levier de frein à main (fig. TR. AR 1).

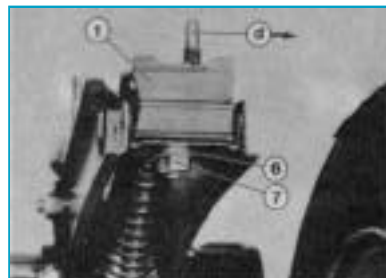
- Régler la tension des câbles.

- Reposer la garniture de frein à main.

- Purger les freins (voir chapitre « Freins »).



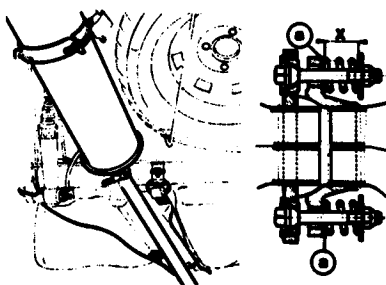
(Fig. TR. AR 24)



(Fig. TR. AR 25)



(Fig. TR. AR 26)



(Fig. TR. AR 27)

Moyeu - Tambour

DEPOSE

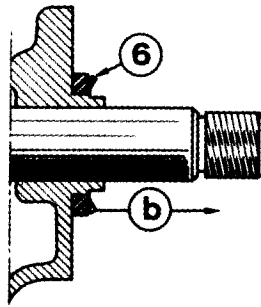
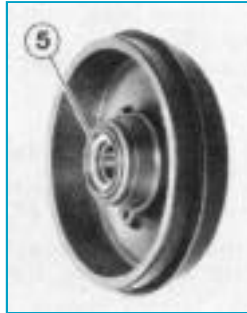
— Voir opération correspondante dans le chapitre « Freins ».



(Fig. TR. AR 28)

● Remplacement du roulement

— Le roulement n'est pas démontable du moyeu. Son échange implique



(Fig. TR. AR 29)

le remplacement de l'ensemble « moyeu - tambour - roulement ».

● Remplacement joint d'étanchéité

- Extraire la coupelle d'appui du joint à lèvres du tambour.
- Déposer, à l'aide d'un tournevis, le joint à lèvres de la fusée.
- Nettoyer les surfaces d'appui du joint et de la coupelle.
- Poser une coupelle d'appui du joint neuve dans le tambour.

Attention. — Après cette opération, veiller à poser le tambour sur le centrage de roue (a) pour ne pas détériorer la coupelle d'appui neuve (fig. TR. AR 28).

- Mettre en place, sur l'axe de roue, un joint à lèvres neuf, lèvres (b) vers l'extérieur (fig. TR. AR 29).
- Veiller à ce que le joint soit bien en appui sur toute sa circonférence.
- Graisser sa lèvres extérieure.

REPOSE

- Voir opération correspondante dans le chapitre « Frein ».