

CARACTÉRISTIQUES

Suspension avant

Suspension à roues indépendantes de type pseudo **Mc-Pherson** avec triangle inférieur et barre stabilisatrice. Combiné ressort hélicoïdal et amortisseur formant l'élément de suspension.

Triangles

Les triangles et les pivots sont réalisés en acier forgé. Les triangles possèdent 2 liaisons élastiques à axe vertical, côté berceau et une rotule sertie au triangle côté pivot.

Ressorts

Ressorts hélicoïdaux à spires régulières. Identification par repère couleur.

Amortisseurs

Amortisseurs hydrauliques télescopiques non démontables, fixés sur le pivot par 1 boulon et supportant le ressort.

Barre stabilisatrice

Barre stabilisatrice fixée au berceau par deux paliers élastiques et liée aux éléments de suspension par l'intermédiaire de biellettes de liaison.

La barre possède 2 méplats de maintien au niveau des paliers.

Diamètre :

-206 berline : 20 mm.

-206 SW : 22 mm.

Moyeux avant

Moyeu monté sur un roulement à billes étanche, lui-même monté serré dans le pivot et sur le moyeu.

Diamètre extérieur du roulement :

-DV6 : 82 mm.

-DV4 : 72 mm.

Suspension arrière

Suspension à roues indépendantes par bras tirés et barres de torsion transversales. Amortisseurs hydrauliques horizontaux et barre stabilisatrice.

Barres de torsion

2 barres de torsion assurent la fonction suspension du train arrière. Elles sont implantées de part et d'autre de l'essieu.

Diamètre :

-206 DV4 berline : 19 mm.

-206 DV4 SW : 19,5 mm.

-206 DV6 : n.c.

Longueur de réglage du faux amortisseur :

-206 DV4 berline et SW : 374 mm.

-206 DV6 : n.c.

Barre stabilisatrice

Barre stabilisatrice implantée dans l'essieu.

Diamètre :

-206 DV4 berline : 19 mm.

-206 DV4 SW : 20 mm.

-206 DV6 : n.c.

Amortisseurs

Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet disposés horizontalement.

Moyeux arrière

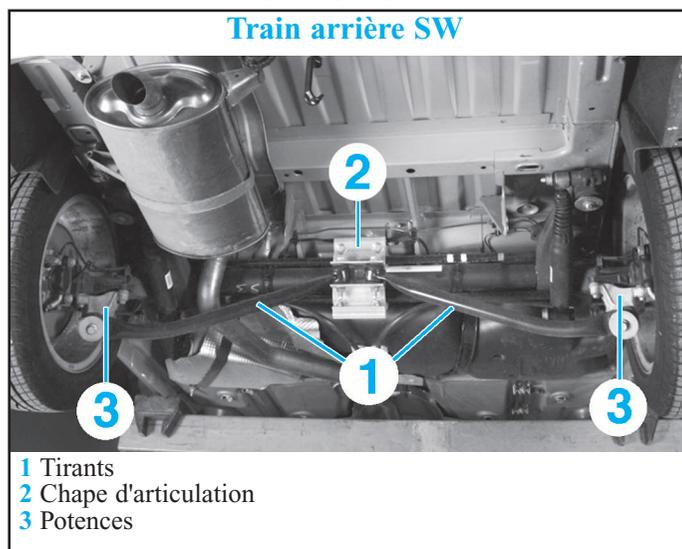
Moyeu avec roulement intégré.

Chape d'articulation et tirant de train arrière (uniquement sur SW)

Sur les versions **SW**, le train arrière est renforcé par des tirants reliés à l'essieu arrière et aux bras de suspension.

Les tirants sont reliés à l'essieu arrière par une chape et aux bras de suspension par des potences.

Lors de la dépose-repose de la chape d'articulation, il est nécessaire d'utiliser un outil spécifique appelé faux tirant.



Couples de serrage (en daN.m)

Suspension - Train AV

Fixation avant berceau moteur :	11
Fixation arrière berceau moteur :	11
Fixation avant bras de suspension :	11
Fixation arrière bras de suspension :	11
Rotule de pivot :	4
Pince de pivot :	5,5
Biellette de barre stabilisatrice :	3,5
Palier de barre stabilisatrice :	10,5
Fixation supérieure élément porteur :	2,5
Vis de roue :	8,5

Suspension - Train AR

Fixation train arrière sur caisse :	11
Barre de torsion (*) :	2
Fixation supérieure amortisseur (*) :	7
Fixation inférieure amortisseur :	15
Écrou de moyeu (*) :	20
Lever d'arrêt de barre stabilisatrice :	3,5
Vis de roue :	8,5
Chape sur traverse :	3
Tirant sur potence :	10,5
Tirant sur chape :	10,5
(*) Face et filet graissés	

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Le remplacement des amortisseurs ou des ressorts de suspension nécessite la dépose préalable de l'élément de suspension, qui exige l'utilisation d'un compresseur de ressort approprié.

Lors de la dépose d'un élément de suspension, repérer précisément la position du palier de fixation supérieure. En effet la modification de celle-ci affecte directement la valeur de l'angle de chasse.

Sur l'ensemble des angles caractéristiques de la géométrie du train avant, seul le parallélisme est réglable.

Le contrôle ou le réglage de la géométrie du train avant doit s'effectuer impérativement véhicule mis en assiette de référence.

Le remplacement des amortisseurs, la dépose-repose des barres de torsion ou le réglage de la hauteur d'assiette du train arrière nécessitent l'emploi d'un outil spécifique, appelé faux amortisseur (outil PSA 0539 D).

Le train arrière des véhicules SW est spécifique, il dispose de 2 tirants supplémentaires accouplés à l'essieu arrière par une chape et reliés au bras de suspension par une potence.

La dépose-repose de la chape d'articulation nécessite l'emploi d'un outil spécifique, appelé faux tirant (outil PSA 0545). Aucun des angles caractéristiques de la géométrie du train arrière n'est réglable.

Suspension - Train avant

Élément de suspension

Dépose-repose

Lever et caler l'avant du véhicule puis déposer la roue du côté concerné.

Déposer :

-la patte de maintien du faisceau de capteur ABS.

-l'écrou de fixation de la biellette de liaison (1) (Fig.1) de barre stabilisatrice sur l'élément de suspension.

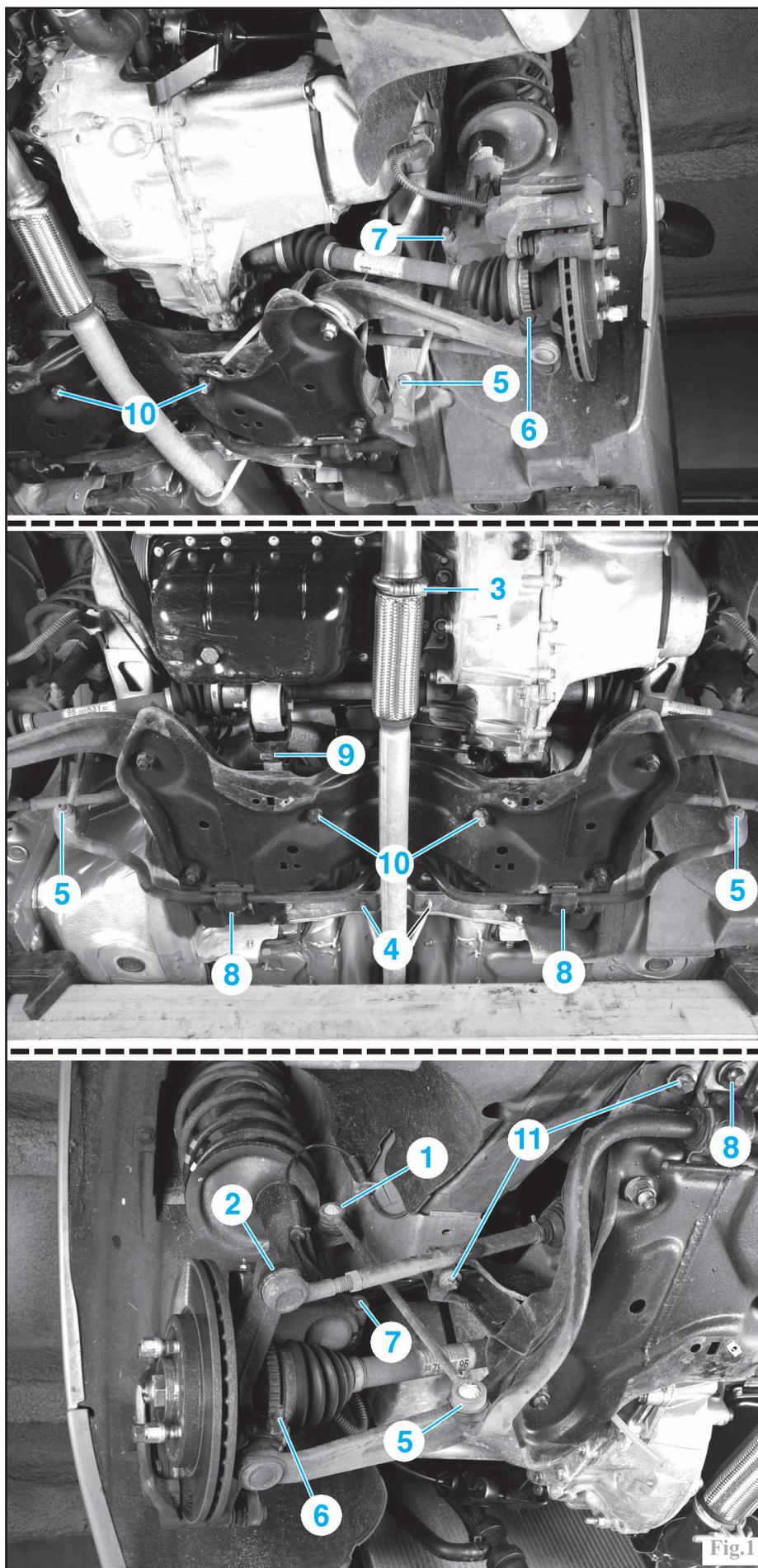
-l'écrou de fixation (2) de la rotule de direction sur le pivot, puis la désaccoupler à l'aide d'un extracteur.

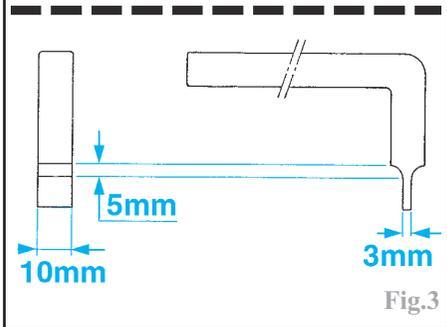
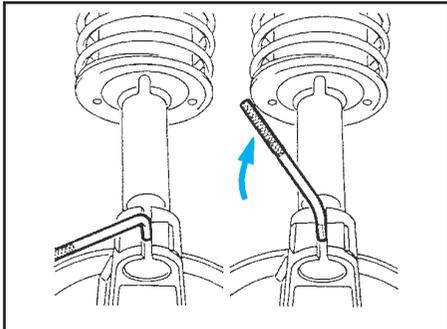
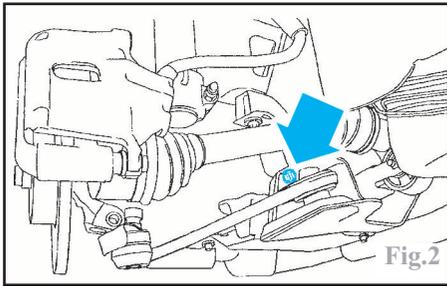
-le boulon de bridage (7) de l'élément de suspension sur le pivot.

-le boulon de bridage (6) de la rotule de suspension et l'extraire à l'aide d'un extracteur approprié.

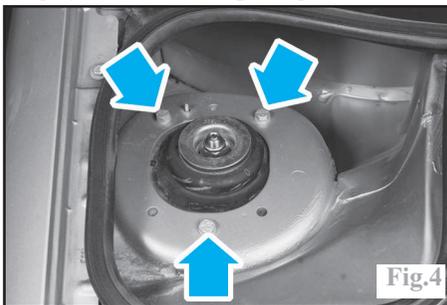
Intercaler une douille entre le triangle et le berceau (Fig.2) afin de maintenir le triangle en position basse.

Introduire, dans la rainure du pivot, la clé appropriée (clé PSA 0903 AE) et la basculer d'un quart de tour pour libérer l'élément de suspension (Fig.3).

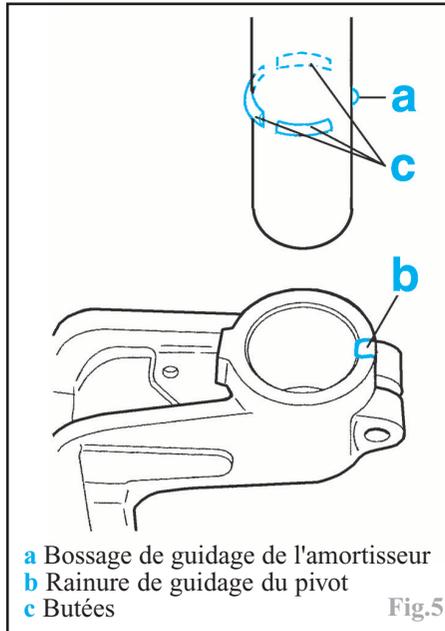




Dégager l'élément de suspension du pivot en prenant soin de ne pas déboîter la transmission puis arrimer l'ensemble pivot/transmission au berceau. Déposer le cache-écrou de tige d'amortisseur. Tout en soutenant l'élément de suspension, déposer ses vis de fixation supérieure (Fig.4) et le sortir du passage de roue.



À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :
 -remplacer systématiquement tous les écrous autofreinés.
 -écarter de nouveau la rainure du pivot et y engager l'élément de suspension en faisant coïncider le bossage (a) de l'amortisseur avec la rainure (b) du pivot (Fig.5).
 -engager le pivot jusqu'en butée (c)
 -mettre en place l'élément de suspension sur sa fixation supérieure, en le positionnant à l'aide du pion de centrage puis serrer les vis de fixation.



a Bossage de guidage de l'amortisseur
 b Rainure de guidage du pivot
 c Butées

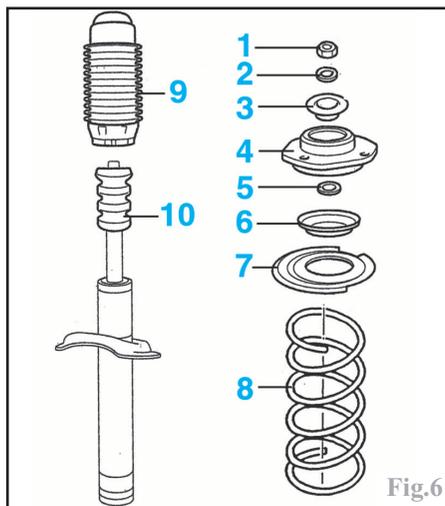
-procéder au contrôle et au réglage, si nécessaire, de la géométrie du train avant (voir opération concernée au chapitre "Géométrie des trains").

Démontage-remontage

Attention :
 L'orientation du palier de fixation supérieure permet d'obtenir un angle de chasse de 2° en direction mécanique et 3° en direction assistée, il est donc nécessaire de repérer sa position avant tout démontage.

Nota :
 Remplacer toujours les amortisseurs ou les ressorts par train complet. Nous vous conseillons de préférer des amortisseurs de marques reconnues, ceux-ci conditionnant pour une part importante le bon comportement dynamique du véhicule.

Déposer l'élément de suspension et le fixer dans un étau muni de mordaches afin de ne pas déformer le corps d'amortisseur lors du serrage. A l'aide d'un compresseur muni de griffes, comprimer le ressort de suspension jusqu'à soulager sa pression sur les coupelles. Déposer l'écrou (1) de tige d'amortisseur et récupérer sa rondelle (2) (Fig.6).



Déposer ensuite et dans l'ordre :
 -la cuvette (3).
 -le palier de fixation supérieure (4).
 -la rondelle (5).
 -la butée à billes (6).
 -la coupelle supérieure (7).
 Dégager le ressort (8) avec le compresseur.

Important :
 Pour des raisons évidentes de sécurité, décompresser le ressort de suspension si le remontage n'est pas réalisé dans l'immédiat.

Récupérer le soufflet de protection (9) et la butée élastique (10).
 Déposer l'amortisseur de l'étau.

Au remontage, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant :
 -l'ordre d'empilage des pièces.
 -l'orientation du palier de fixation supérieure.
 -le positionnement des extrémités du ressort sur ses coupelles.
 -l'écrou de tige d'amortisseur.
 -les couples de serrage prescrits.

Barre stabilisatrice

Dépose-repose

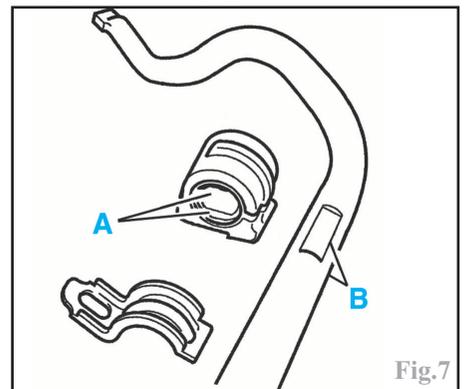
Lever et caler l'avant du véhicule. Déposer :
 -le collier d'échappement (3) (Fig.1) puis le désaccoupler.
 -les 2 vis (4) du silentbloc d'échappement.

Nota :
 Prendre soin de ne pas endommager la tresse d'échappement.

Désaccoupler les biellettes de liaison (5) sur la barre stabilisatrice. Déposer les vis (8) de fixation de chaque palier élastique. Dégager la barre stabilisatrice.

À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

-vérifier l'état des paliers élastiques, le cas échéant, les remplacer.
 -aligner les méplats (A) des paliers élastiques, avec ceux (B) de la barre stabilisatrice (Fig.7).
 -pour la suite des opérations, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en remplaçant systématiquement les écrous autofreinés et en respectant les couples de serrage prescrits.



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

Berceau

Dépose-repose

Placer le véhicule sur un pont élévateur et déposer les roues.

Débrider et écarter du berceau les canalisations hydrauliques d'assistance de direction et de climatisation.

De chaque côté, déposer le boulon de bridage (6) (Fig.1) de la rotule inférieure de pivot et la désaccoupler à l'aide d'un extracteur approprié.

Nota :

Prendre soin de ne pas déboîter la transmission du différentiel.

Déposer :

-la biellette antibasculement (9).
-les écrous (10) puis dévisser les goujons de fixation du boîtier de direction sur le berceau.

Attacher le boîtier de direction à la caisse. Soutenir le berceau à l'aide d'un cric rouleur ou d'un vérin d'organe.

Déposer les vis de fixation (11) du berceau et le descendre progressivement.

Récupérer les entretoises disposées entre le boîtier de direction et le berceau.

À la **repose**, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

-remplacer systématiquement tous les écrous autofreinés ainsi que les goujons du boîtier de direction.

-respecter les couples de serrage prescrits.

-disposer les entretoises entre le boîtier de direction et le berceau.

-procéder au contrôle et au réglage, si nécessaire, de la géométrie du train avant (voir opération concernée au chapitre "Géométrie des trains").

Pivot

Dépose-repose

Lever et caler l'avant du véhicule puis déposer la roue du côté concerné.

A l'aide d'un outil approprié ou de l'outil Peugeot ref. **0606-AY**, immobiliser en rotation le moyeu puis débloquer et déposer l'écrou de transmission.

Attention :

Ne pas desserrer l'écrou de transmission en immobilisant le moyeu avec le frein. En effet dans ce cas, les vis de fixation du disque pourraient se déformer, voire se cisailer.

Si monté, dégager de la patte de maintien fixée sur l'élément de suspension, le faisceau du capteur de roue d'ABS et déposer cette patte de maintien.

Sans le débrancher, déposer l'étrier de frein et le suspendre dans le passage de roue (voir opération correspondante au chapitre "Freins").

Déposer :

-l'écrou de fixation (1) (Fig.1) de la biellette de liaison de barre stabilisatrice sur l'élément de suspension.

-l'écrou de fixation de la rotule de direction (2) sur le pivot, puis la désaccoupler à l'aide d'un extracteur approprié.

-le boulon de bridage (7) de l'élément de suspension sur le pivot.

-le boulon de bridage (6) de la rotule de suspension et l'extraire du pivot à l'aide d'un extracteur approprié.

Intercaler une douille entre le triangle et le berceau afin de maintenir le triangle en position basse (Fig.2).

Écarter le pivot vers l'extérieur afin de dégager la transmission du moyeu.

Suspendre la transmission dans le passage de roue afin d'éviter qu'elle ne se désaccouple de la boîte de vitesses.

Introduire, dans la rainure du pivot, la clé appropriée (clé **PSA 0903 AE**) et la basculer d'un quart de tour pour libérer l'élément de suspension (Fig.3).

Dégager le pivot de l'élément de suspension.

Fixer le pivot dans un étau muni de mordaches puis déposer le support d'étrier et le disque.

À la **repose**, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

-écarter de nouveau la rainure du pivot et y engager l'élément de suspension en faisant coïncider le bossage (a) de l'amortisseur avec la rainure (b) du pivot (Fig.5).

-remplacer systématiquement tous les écrous autofreinés.

-respecter les couples de serrage prescrits.

-procéder au contrôle et au réglage, si nécessaire, de la géométrie du train avant (voir opération concernée au chapitre "Géométrie des trains").

Roulement de moyeu

Important :

Tout roulement démonté doit être impérativement remplacé et, en règle générale, par train complet.

Remplacement

Procéder à la dépose du pivot (voir opération concernée).

Déposer le circlip du roulement.

À l'aide d'un extracteur approprié, extraire le moyeu du pivot.

A l'aide d'un extracteur approprié, extraire la bague intérieure du roulement restée sur le moyeu (Fig.8).

Repositionner cette bague sur le roulement resté en place dans le pivot, afin de prendre appui dessus.

À la presse et à l'aide d'un mandrin de diamètre approprié, extraire le roulement contenu dans le pivot (A) (Fig.9).

Nettoyer et contrôler le pivot et le moyeu. Vérifier que la portée du roulement dans le pivot soit exempte de rayures ou de traces d'usure et la lubrifier légèrement.

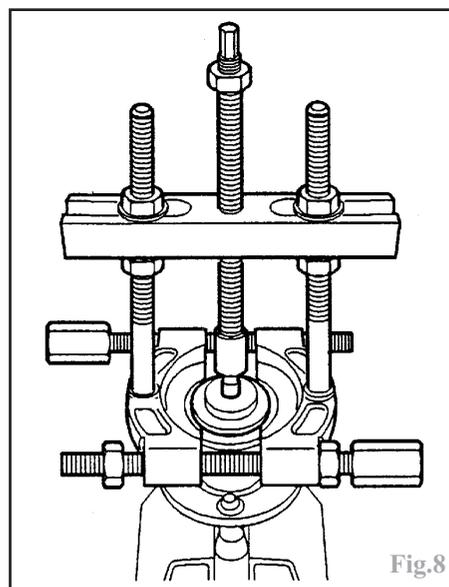


Fig.8

A la presse et à l'aide d'un mandrin de diamètre approprié prenant appui sur sa bague extérieure, mettre en place, par le côté intérieur, le roulement neuf légèrement lubrifié dans le pivot jusqu'en butée (B).

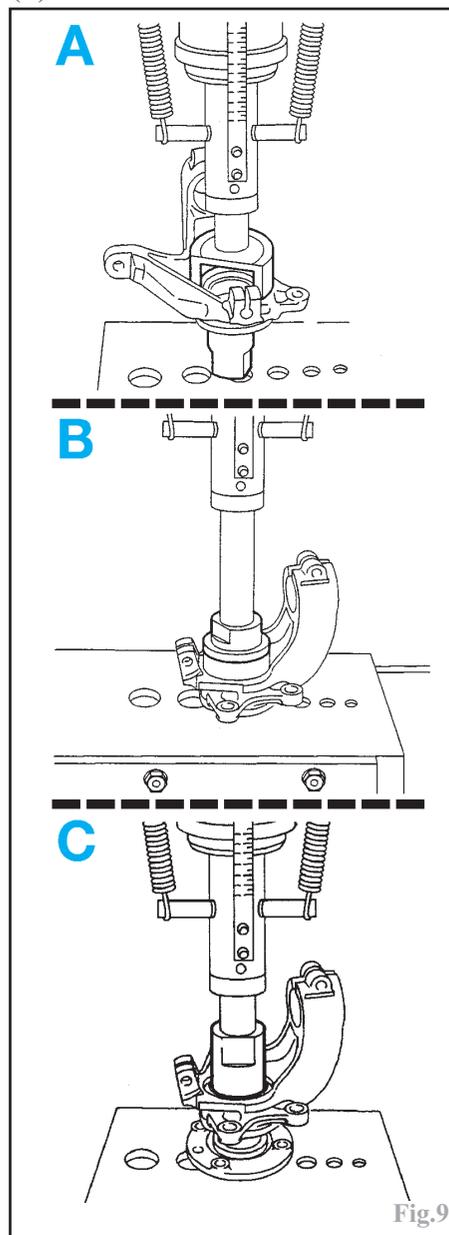


Fig.9

Attention :

La bague en plastique de maintien des bagues intérieures du roulement ne doit pas être retirée. Elle sera chassée naturellement lors de l'assemblage moyeu/pivot.

À la presse et avec un mandrin de diamètre approprié prenant appui sur la bague intérieure du roulement, engager le pivot sur le moyeu jusqu'en butée (C).
Reposer un circlip de roulement neuf.
Procéder à la repose du pivot (voir opération concernée).

Suspension - Train arrière

Amortisseur

Dépose-repose

Placer le véhicule de préférence sur un pont élévateur à rampes, de façon à maintenir les roues au sol.

Déposer les boulons de fixation (1) (Fig.10) de l'amortisseur puis celui-ci.

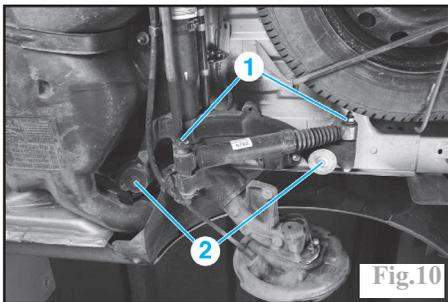


Fig.10

À la **repose**, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

- présenter le nouvel amortisseur sans serrer ses boulons.
- compresser la suspension jusqu'à obtenir un entraxe des fixations d'amortisseur de **317,5 mm**.
- dans cette position, serrer les boulons de fixation au couple prescrit.

Barre de torsion

Important :

Pour permettre au bras de suspension de conserver sa position initiale durant l'absence de la barre de torsion, il est indispensable d'utiliser un outil spécifique appelé "faux amortisseur" (outil PSA 0539 D) qui vient en lieu et place de l'amortisseur déposé. De plus, la dépose-repose d'une barre de torsion doit être effectuée côté bras de suspension.

Dépose

Lever et caler l'arrière du véhicule puis déposer les roues.

Déposer l'amortisseur (voir opération correspondante) puis mettre en place le faux amortisseur.

Serrer le contre-écrou du faux amortisseur.

Suspension Avant - Train AV - Moyeux

1 Berceau avant
2 Barre stabilisatrice
3 Palier élastique
4 Bride de palier élastique
5 Bielle de liaison de barre stabilisatrice
6 Triangle de suspension
7 Silentbloc avant de triangle
8 Silentbloc arrière de triangle
9 Moyeu
10 Pivot
11 Roulement de moyeu
12 Circlip d'arrêt

13 Amortisseur
14 Soufflet de protection
15 Ressort
16 Coupelle supérieure
17 Butée élastique
18 Butée à bille
19 Rondelle
20 Palier de fixation supérieure
21 Ecroû
22 Cache

Déposer la vis de fixation (1) pour la barre de torsion droite ou (2) pour la barre de torsion gauche (Fig.11) puis récupérer la rondelle.

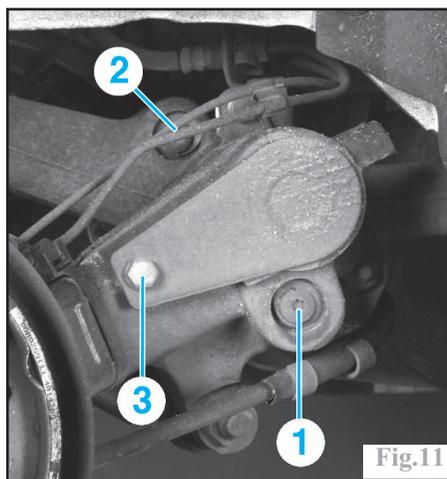


Fig.11

Important :

Repérer par 2 coups de pointeau (un sur la barre, un sur le bras) la position de la barre, si elle doit être réutilisée (Fig.12).

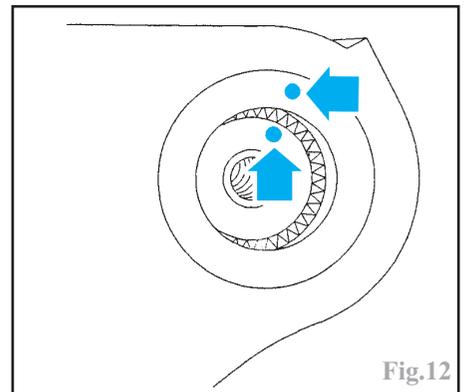


Fig.12

Monter un extracteur à inertie approprié sur l'extrémité de chaque barre liée au bras de suspension, la pousser légèrement afin de la décoller puis l'extraire à l'aide de la masse à inertie.

Déposer le faux amortisseur du bras de suspension et relever sa longueur si la barre doit être réutilisée.

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

Repose

Attention :

Ne pas inverser les barres au remontage, barre droite 1 repère de peinture, barre gauche 2 repères de peinture (Fig.13).

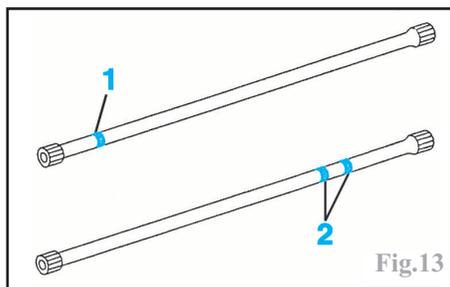


Fig.13

Soutenir le bras de suspension à l'aide d'un cric rouleur.

Régler le faux amortisseur :

-à la valeur déterminée pour une correction de hauteur d'assiette.

-à la valeur prescrite pour le remplacement d'une barre (voir valeur aux "Caractéristiques").

-à la valeur relevée au démontage si la barre est réutilisée.

Nettoyer les cannelures de la barre et des bras puis les enduire de graisse.

Mettre en place le faux amortisseur réglé à la valeur indiquée.

Monter l'extracteur à inertie en bout de barre liée au bras de suspension.

Engager la barre par l'ancrage du bras. Trois cas peuvent se produire :

-correction de hauteur d'assiette : décaler les repères effectués au démontage, du nombre de cannelures déterminé.

-barre avec repères : aligner les repères faits au démontage.

-nouvelle barre (sans repère) : rechercher, par rotation (cannelure par cannelure), la position où elle s'engage librement sur 8 à 10 mm.

Terminer l'engagement de la barre jusqu'en butée à l'aide de l'extracteur à inertie, utilisé en "poussoir".

Nota :

Les extrémités des barres ayant un nombre pair de cannelures, il existe deux positions diamétralement opposées où la barre s'engage librement sans modification de la hauteur de caisse du véhicule.

Déposer l'extracteur à inertie.

Dans le bras de suspension, côté engagement de la barre, remplir le logement de graisse puis reposer la rondelle.

De chaque côté de la barre, reposer et serrer, au couple prescrit, la vis de fixation de celle-ci.

Déposer le faux amortisseur et reposer l'amortisseur sans serrer ses fixations.

Important :

Procéder de la même façon pour l'autre barre et effectuer les réglages symétriquement.

Reposer les roues et le véhicule au sol. Procéder au serrage des boulons de fixation des amortisseurs.

Barre stabilisatrice

Dépose

Lever et caler l'arrière du véhicule puis déposer les roues.

De chaque côté

Déposer le cache sur la barre.

Déposer la vis de bridage (3) (Fig.11) de la barre stabilisatrice.

Côté droit

Visser une vis M8 x 125 dans la barre jusqu'à l'extraction du levier (Fig.14).

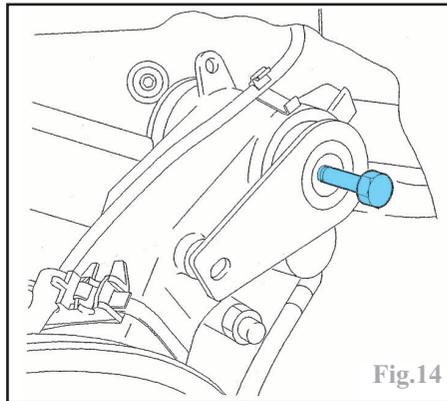


Fig.14

Côté gauche

Sortir la barre équipée du levier.

Nota :

Si la barre ne sort pas, déposer le levier gauche. Pour cela, procéder de la même façon que pour la droite, puis monter sur l'extrémité gauche de la barre un extracteur à inertie afin de chasser la barre.

Repose

Nettoyer les cannelures de la barre et des bras puis les enduire de graisse.

Passer un taraud M8 x 125 dans le taraudage de la barre.

Enduire de graisse les cannelures de la barre, des bras et des leviers.

Côté gauche

Remplacer le joint d'étanchéité et le lubrifier avant montage sur le levier.

Monter le levier sur la barre en alignant le repère (A) dans l'axe du levier (Fig.15).

Emmancher à l'aide d'un maillet le levier sur la barre.

Engager la barre dans la traverse d'essieu jusqu'à ce que le levier soit en butée sur le bras de suspension.

Mettre en place la rondelle et serrer la vis de bridage du levier sur le bras de suspension.

Côté droit

Remplacer le joint d'étanchéité et le lubrifier avant montage sur le levier.

Visser une tige filetée (1) dans le taraudage de la barre (Fig.16).

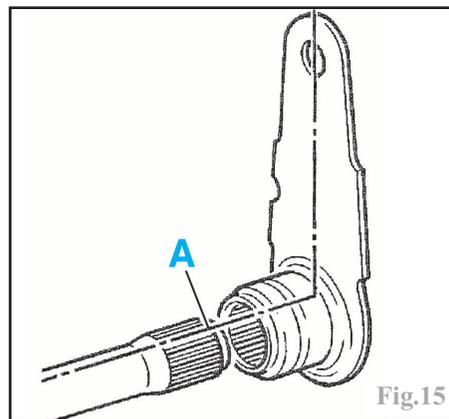


Fig.15

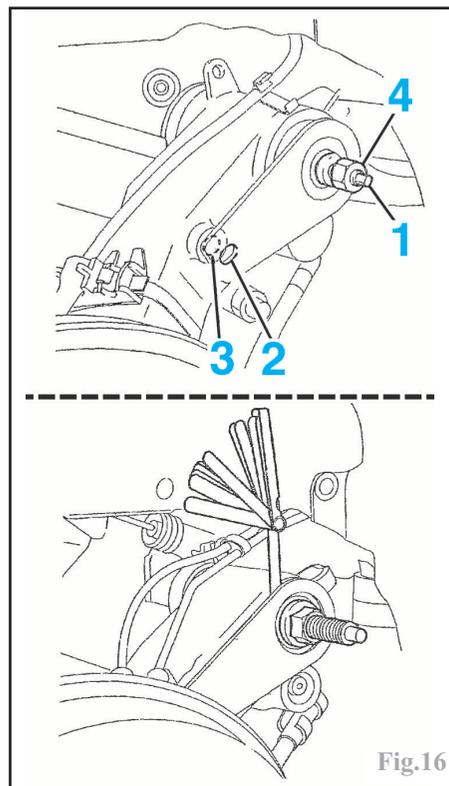


Fig.16

Engager le levier et l'orienter de façon à aligner la boutonnère (2) avec le trou de fixation (3).

Visser un écrou (4) muni d'une rondelle sur la tige filetée.

Placer une cale d'épaisseur de 1 mm entre le levier et le bras puis serrer l'écrou de la tige filetée en empêchant celle-ci de tourner jusqu'au contact de la cale.

Serrer la vis de bridage du levier munie de sa rondelle au couple prescrit.

Reposer le cache de barre stabilisatrice.

Reposer les roues et le véhicule au sol.

Bras de suspension

Dépose-repose

Lever et caler l'arrière du véhicule puis déposer les roues.

Désaccoupler les câbles du frein de stationnement au niveau du palonnier.

Déposer l'amortisseur, la barre stabilisatrice, et la barre de torsion reliée au bras de suspension (voir opérations concernées).

Soutenir le bras de suspension à l'aide d'un cric rouleur.

Dégrafer le câble, le flexible de frein puis le faisceau du capteur d'ABS.

Déposer :

- le tambour de frein (voir opération concernée au chapitre "Freins").
- le capteur d'ABS.

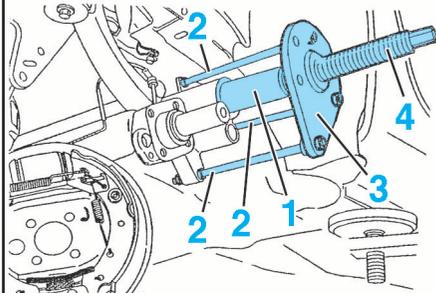
-les 4 vis de fixation du flasque de frein puis le suspendre dans le passage de roue.

Mettre en place le centreur **0539 K** en lieu et place de la barre stabilisatrice (Fig.17).

Nota :

Il est fortement conseillé d'utiliser l'extracteur spécifique à la marque qui assure l'extraction du bras de suspension dans l'axe de la traverse de l'essieu. Cependant, il est possible d'extraire le bras de suspension à l'aide d'un outillage classique, à condition de procéder méticuleusement et de rester toujours dans l'axe jusqu'à la dépose complète du bras.

Mise en place de l'extracteur spécifique Peugeot pour la dépose du bras de suspension



- 1 Centreur **0539 K**
- 2 Tiges filetées
- 3 Plateau d'extraction **5036 J**
- 4 Vis d'extraction **0539P**

Fig.17

Disposer les tiges filetées de longueurs respectives **225, 265 et 280 mm** sur la traverse de l'essieu.

Mettre en place le plateau d'extraction **5036 J** sur les tiges filetées puis mettre en place la vis d'extraction **0539 P**.

Serrer la vis d'extraction puis extraire le bras.

À la repose, procéder comme suit :

- contrôler et nettoyer le bras, les roulements, les bagues d'étanchéité et la surface d'appui sur la traverse.

Nota :

Si nécessaire, procéder au remplacement des roulements. Utiliser un extracteur à inertie pour la dépose et une presse munie de mandrins de diamètre approprié pour la repose sans oublier de lubrifier les roulements neufs.

-graisser l'axe de la traverse d'essieu.

-engager une tige filetée (1) (Fig.18) dans la traverse d'essieu. Visser un écrou muni d'une bague d'appui (2) suffisamment épaisse côté opposé au bras de suspension déposé.

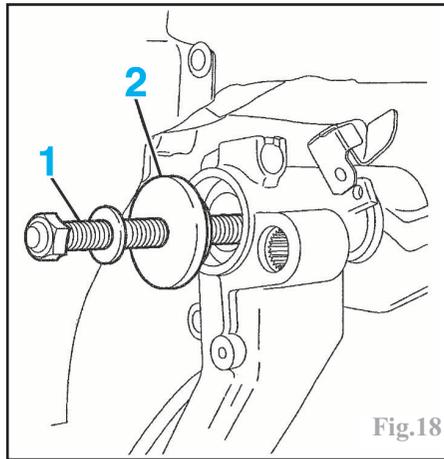


Fig.18

-engager le bras sur son axe puis visser un écrou muni d'une autre bague d'appui.

-serrer l'écrou en prenant soin d'insérer le bras parfaitement dans l'axe de la traverse d'essieu.

-respecter la cote **C = 4,5 mm** de positionnement entre le bras et la traverse (Fig.19).

-reposer la barre de torsion (voir opération concernée).

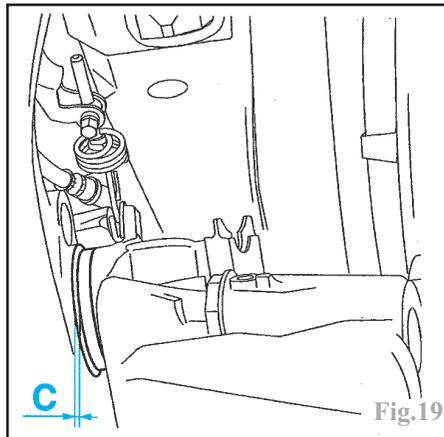


Fig.19

Nota :

La position du bras est donnée par la longueur de la barre de torsion. Si nécessaire, serrer l'écrou de la tige filetée jusqu'à la mise en place correcte de la barre de torsion.

-déposer la tige filetée, puis procéder à la repose de la barre stabilisatrice (voir opération concernée).

-pour la suite des opérations, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose.

Roulement de moyeu

Remplacement

Déposer le tambour (voir opération concernée au chapitre "Freins").

Déposer le circlip ainsi que le jonc de maintien de roulement.

Extraire, par l'intérieur, le roulement à l'aide d'un mandrin de diamètre approprié ou de l'outil **PSA 0539 T**.

Vérifier que le logement du roulement ne présente pas de traces d'échauffement ou rayure.

Lubrifier puis insérer, à la presse, le roulement à l'aide d'un mandrin de diamètre approprié ou l'outil **PSA 0539 T**.

Mettre en place le circlip de roulement.

Reposer le tambour (voir opération concernée au chapitre "Freins")

Tirant de train arrière (SW)

Dépose-repose

Lever et caler l'arrière du véhicule, roues pendantes puis déposer la roue du côté concerné.

Déposer l'amortisseur.

Mettre en place le faux amortisseur réglé à une longueur de **310 mm** à l'entraxe.

Déposer :

- la fixation (1) (Fig.20) du tirant sur la potence.
- la fixation (2) du tirant sur la chape d'articulation.
- le tirant (4).

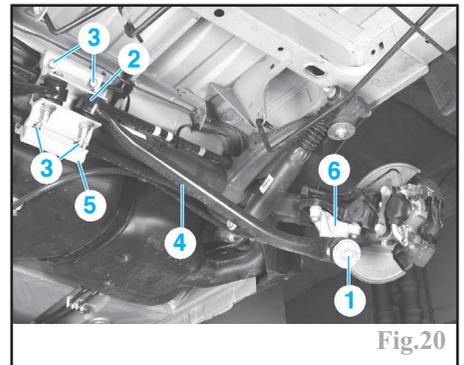


Fig.20

À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose.

Chape d'articulation (SW)

Dépose-repose

Déposer :

- les 2 tirants (voir opération concernée).
- les fixations (3) (Fig.20) de la chape d'articulation.

-la chape d'articulation (5).

À la repose, procéder comme suit :

- reposer la chape sur l'essieu sans serrer ses fixations.
- mettre en place le faux tirant droit.

Important :

La manipulation se fait toujours côté droit.

-fixer le faux tirant à la potence (6).

-aligner la chape sur la traverse pour que la pige du faux tirant (4) s'engage sur la chape (Fig.21).

-serrer les fixations (3) (Fig.20) de la chape sur l'essieu.

-reposer les tirants.

-reposer les amortisseurs.

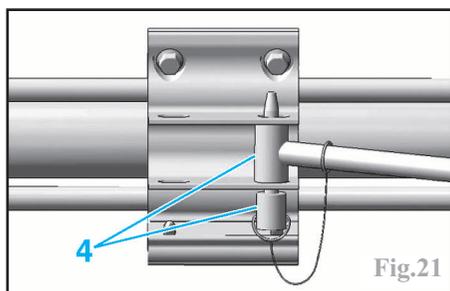


Fig.21

Train arrière

Dépose-repose

Lever et caler l'arrière du véhicule, roues pendantes puis déposer les roues.
 Désaccoupler les câbles du frein de stationnement au niveau du palonnier.
 Déposer la roue de secours et son panier.
 Déposer la ligne d'échappement.
 Dégrafer les câbles du frein de stationnement sur l'essieu et sur la caisse.
 Débrancher les capteurs d'ABS puis dégrafer les faisceaux.

De chaque côté, débrancher les raccords hydrauliques de frein fixés à la caisse puis les obturer (Fig.22).

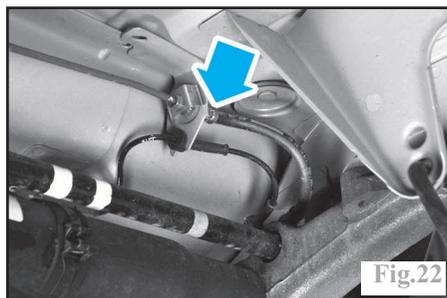


Fig.22

Soutenir l'essieu à l'aide d'un cric rouleur. Déposer les 4 vis de fixation (2) (Fig.10) de l'essieu puis le dégager.

À la repose, procéder comme suit :

- contrôler l'état des paliers élastiques avant et arrière et, si nécessaire, les remplacer.
- présenter l'essieu sous le véhicule et approcher ses vis de fixation.
- mettre en place les douilles de centrage (outil PSA 0539 S) situées près des paliers élastiques avant (Fig.23).

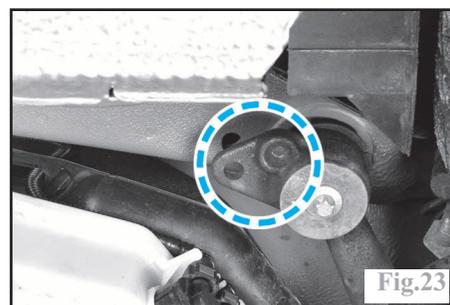
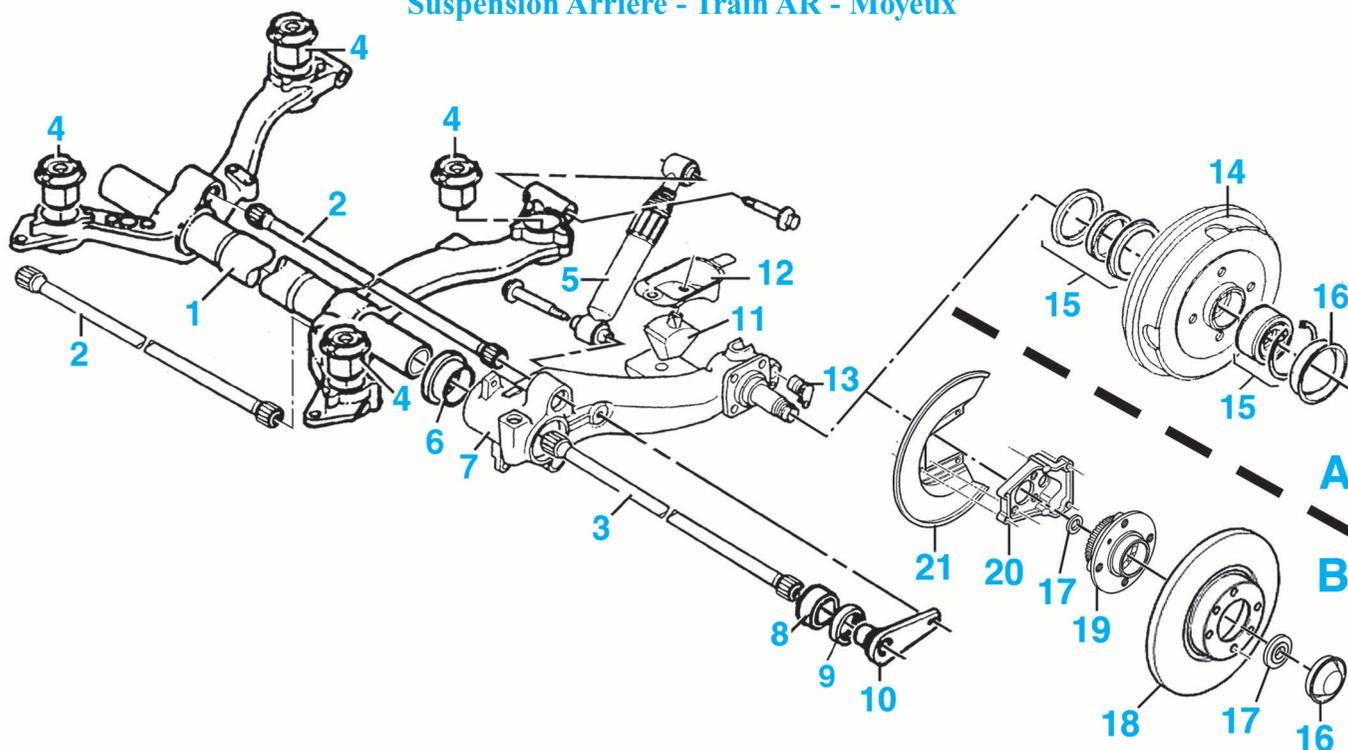


Fig.23

-centrer l'essieu arrière par rapport à la caisse puis serrer ses vis de fixation au couple prescrit.

- déposer les douilles de centrage.
- pour la suite des opérations, procéder dans l'ordre inverse de la dépose puis effectuer la purge du circuit de freinage et le réglage du frein de stationnement (voir opérations concernées au chapitre "Freins").

Suspension Arrière - Train AR - Moyeux



A Avec frein à tambour

B Avec frein à disque

1 Essieu

2 Barres de torsion

3 Barre stabilisatrice

4 Silentblocs

5 Amortisseur

6 Roulement

7 Bras de suspension

8 Roulement

9 Bague d'étanchéité

10 Levier d'arrêt de barre stabilisatrice

11 Butée

12 Support de butée

13 Capteur ABS (selon montage)

14 Tambour de frein

15 Ensemble roulement de moyeu

16 Capuchon

17 Rondelles

18 Disque de frein

19 Ensemble roulement-moyeu

20 Support d'étrier

21 Flasque de protection