

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

La transmission du mouvement aux roues avant est assurée par deux arbres de longueur inégale comportant un joint homocinétique à chacune de leurs extrémités.

La transmission droite est munie d'un palier intermédiaire fixé au bloc-cylindres et monté sur un roulement à billes.

Les transmissions sont différentes entre les versions dotées d'une boîte de vitesses **PK6** et celles équipées d'une transmission automatique **SU1**. Elles sont également référencées différemment entre les motorisations **F9Q** et **G9T**.

Ingrédients

Lubrification des joints homocinétiques

Préconisation : graisse **Mobil CVJ 825 Black Star** ou **Mobil EXF 57C**.

Couples de serrage (en daN.m)

Écrou de rotule de direction :	3,7
Écrou de rotule inférieure :	11
Bride de palier intermédiaire de transmission droite :	3
Écrou de transmission :	28
Vis de roue :	13

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Les transmissions neuves sont livrées équipées de protecteurs en carton qui ne doivent être déposés qu'au dernier moment à la repose.

Au moment où nous rédigeons cette étude technique, les soufflets de transmission ne sont pas disponibles en rechange chez le constructeur et il n'existe aucune méthode de remise en état des transmissions.

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 cisailier.

Déposer :

-l'écrou de la rotule de direction (4) et désaccoupler la rotule du pivot à l'aide d'un arrache-rotules approprié.

-l'écrou de la rotule inférieure (5).

Repousser la transmission du pivot en pivotant celui-ci.

Attention :

Veiller à ne pas endommager le flexible de frein.

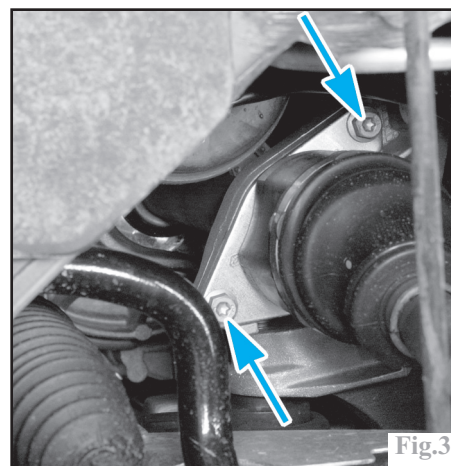


Fig.3

Transmission

Dépose

Lever et caler l'avant du véhicule.

Déposer le carénage sous le compartiment moteur.

Procéder à la vidange de la boîte :

-avec une boîte de vitesses manuelle, voir Fig.2 au chapitre "Boîte de vitesses PK6".
-avec une transmission automatique, voir opération concernée au chapitre "Transmission automatique SU1".

Déposer :

-la roue du côté concerné.

-la biellette de capteur d'assiette (1) avec des projecteurs au xénon côté gauche, en faisant levier à l'aide d'un tournevis (Fig.1).

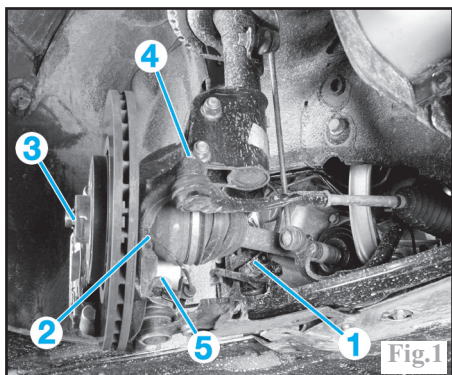


Fig.1

Débrancher le capteur de vitesse de roue (2) et dégager son faisceau.

À l'aide d'un outil approprié, immobiliser en rotation le moyeu puis déposer l'écrou de transmission (3).

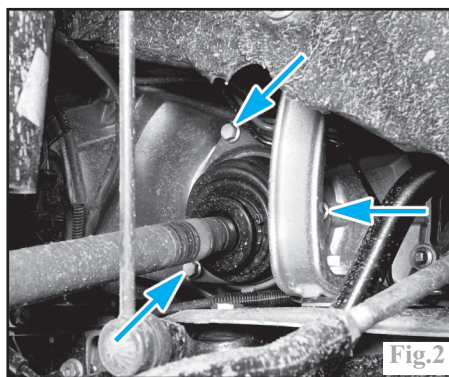


Fig.2

Pour la transmission droite, déposer les deux vis de la bride du palier de la transmission (Fig.3) puis dégager celle-ci du différentiel en tirant dessus vers l'extérieur.

Nota :

Remplacer systématiquement le roulement, si celui-ci est grippé dans le palier (voir opération concernée).

Repose

Nota :

Les transmissions neuves sont livrées équipées de protecteurs en carton de manière à protéger les soufflets contre tous chocs pouvant survenir lors de la repose sur le véhicule. Il est donc indispensable de débarrasser la transmission de ces protecteurs le plus tard possible.

Remplacer systématiquement la bague d'étanchéité de sortie de différentiel et contrôler l'état de sa portée sur l'arbre de transmission.

Monter une bague d'étanchéité neuve en sortie de différentiel :

-sur une boîte manuelle à l'aide d'un mandrin approprié (outil Renault **Bvi. 1235** ou **Bvi. 1630**, suivant le type de joint avec ou sans bague protectrice, voir fig.10 au chapitre "Boîte de vitesses PK6").

Attention :

Ne pas huiler la bague d'étanchéité de sortie de différentiel munie d'une bague protectrice.

-sur une transmission automatique à l'aide d'un mandrin approprié (outil Renault **Bvi. 1611**, petit épaulement coté droit et grand épaulement coté gauche).

À l'aide d'une brosse métallique, nettoyer les cannelures à l'intérieur du moyeu.

Pour la transmission droite, nettoyer et graisser l'alésage du palier recevant le roulement.

Nota :

Pour les versions avec une boîte manuelle, repérer si l'arbre de transmission droit possède une gorge (3) destinée à recevoir la bague protectrice du joint de sortie de différentiel (voir Fig.10 chapitre "Boîte de vitesses PK6").

Protecteurs en place, enduire les cannelures du joint homocinétique, côté boîte de vitesses (sauf côté gauche avec une boîte manuelle), avec de la graisse appropriée (par exemple **Molykote BR2**).

Positionner et engager la transmission dans le palier, pour le côté droit, puis le différentiel.

Engager la transmission dans le moyeu.

Nota :

La transmission doit rentrer librement dans le moyeu jusqu'à ce que son extrémité filetée dépasse suffisamment pour visser de l'écrou de moyeu.

Réaccoupler :

-la rotule inférieure et serrer son écrou au couple prescrit.

-la rotule de direction sur le pivot et serrer son écrou au couple prescrit.

Pour la transmission droite :

-serrer les vis du palier au couple prescrit (Fig.3).

-avec une boîte manuelle, tirer la bague protectrice (2) du joint de sortie de différentiel vers l'arrière pour la clipper sur la gorge de l'arbre, si celui-ci en est muni, ou la tirer complètement pour la détruire,

si l'arbre est dépourvu de gorge (voir Fig.10 chapitre "Boîte de vitesses PK6").

Pour la transmission gauche (avec boîte manuelle), serrer les vis de fixation du joint homocinétique sur la boîte (Fig.2). À l'aide d'un outil approprié, immobiliser en rotation le moyeu puis serrer l'écrou de transmission au couple prescrit.

Attention :

Ne pas serrer 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 cisailier.

Déposer les protecteurs des soufflets en les déchirant manuellement et non à l'aide d'un outil tranchant pouvant endommager le soufflet.

Suivant version, rebrancher le capteur de vitesse de roue et réaccoupler la biellette du capteur d'assiette des projecteurs au xénon.

Effectuer le remplissage et la mise à niveau en huile préconisée de la boîte de vitesses (voir chapitre "Boîte de vitesses PK6" ou "Transmission automatique SU1").

Nota :

Le contrôle du niveau d'huile de la boîte de vitesses **PK6** nécessite l'emploi d'une jauge approprié (outil Renault **Bvi. 1675**, voir chapitre "Boîte de vitesses PK6").

Reposer :

-le carénage sous le compartiment moteur.

-la roue et le véhicule au sol.

Roulement d'arbre relais de la transmission droite

Remplacement

Nota :

Cette opération nécessite la dépose de la transmission droite (voir opération concernée).

Au démontage, extraire le roulement à la presse.

Attention :

Veiller à ne pas rayer la portée de la bague d'étanchéité de sortie de différentiel sur l'arbre relais.

Au remontage, respecter les points suivants :

-lubrifier la portée de l'arbre recevant le roulement.

-engager le roulement neuf.

-effectuer la mise en place du roulement jusqu'en butée à l'aide d'un tube, en prenant appui sur la bague intérieure du roulement (Fig.4).

-nettoyer et graisser l'alésage du palier recevant le roulement, sur le véhicule.

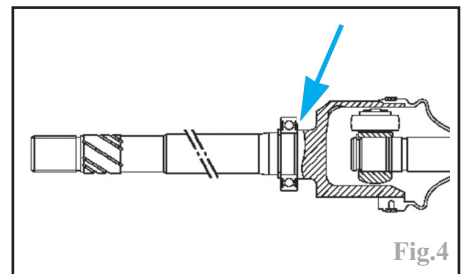


Fig.4

Transmissions

- (A) Montage avec boîte de vitesses **PK6**
- (B) Montage avec transmission automatique **SU1**
- (1) Transmission droite
- (2) Transmission gauche
- (3) Roulement à billes
- (4) Anneau d'arrêt
- (5) Bride
- (6) Palier

