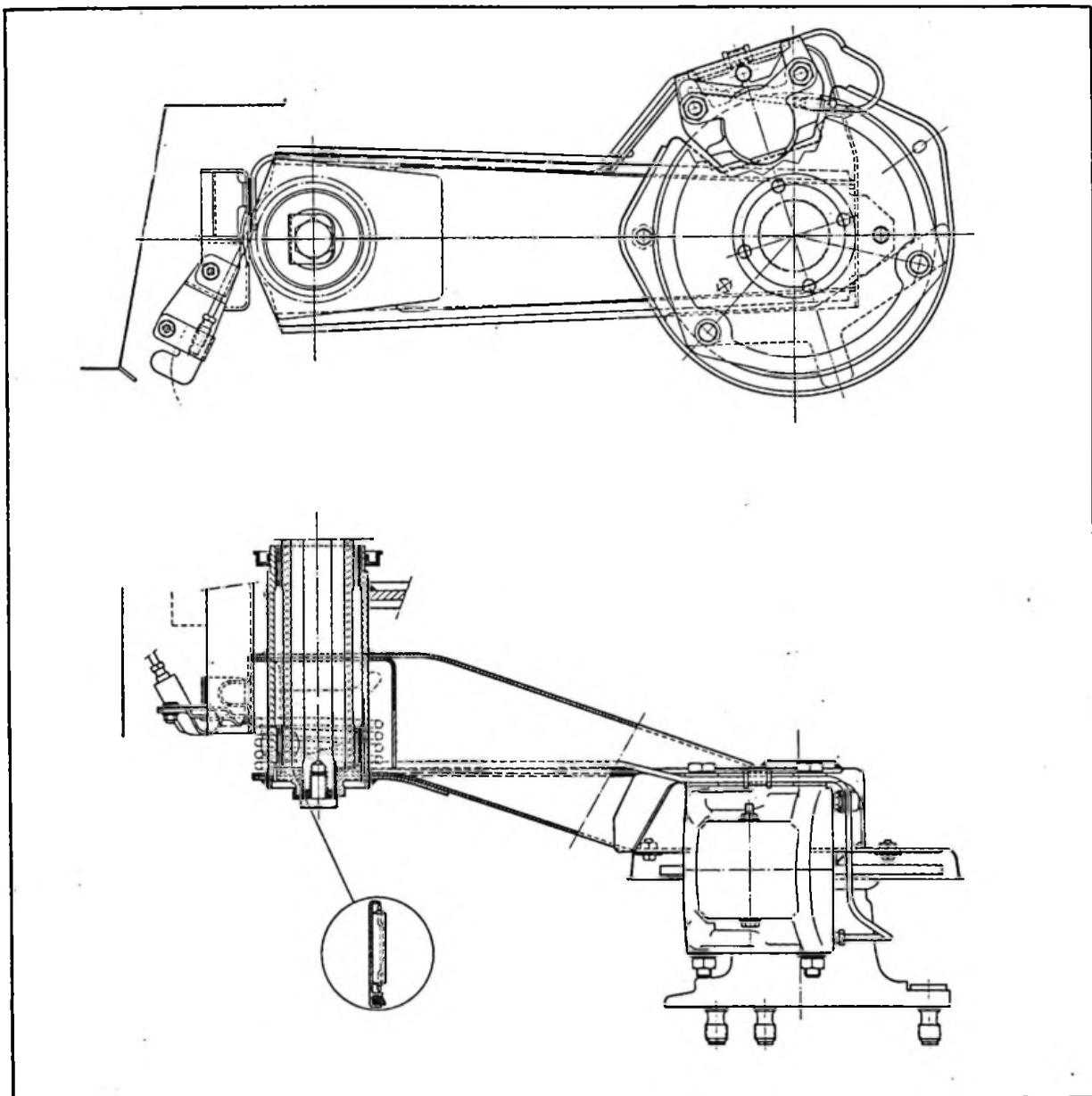


## ESSIEU ARRIÈRE

G 43-2C



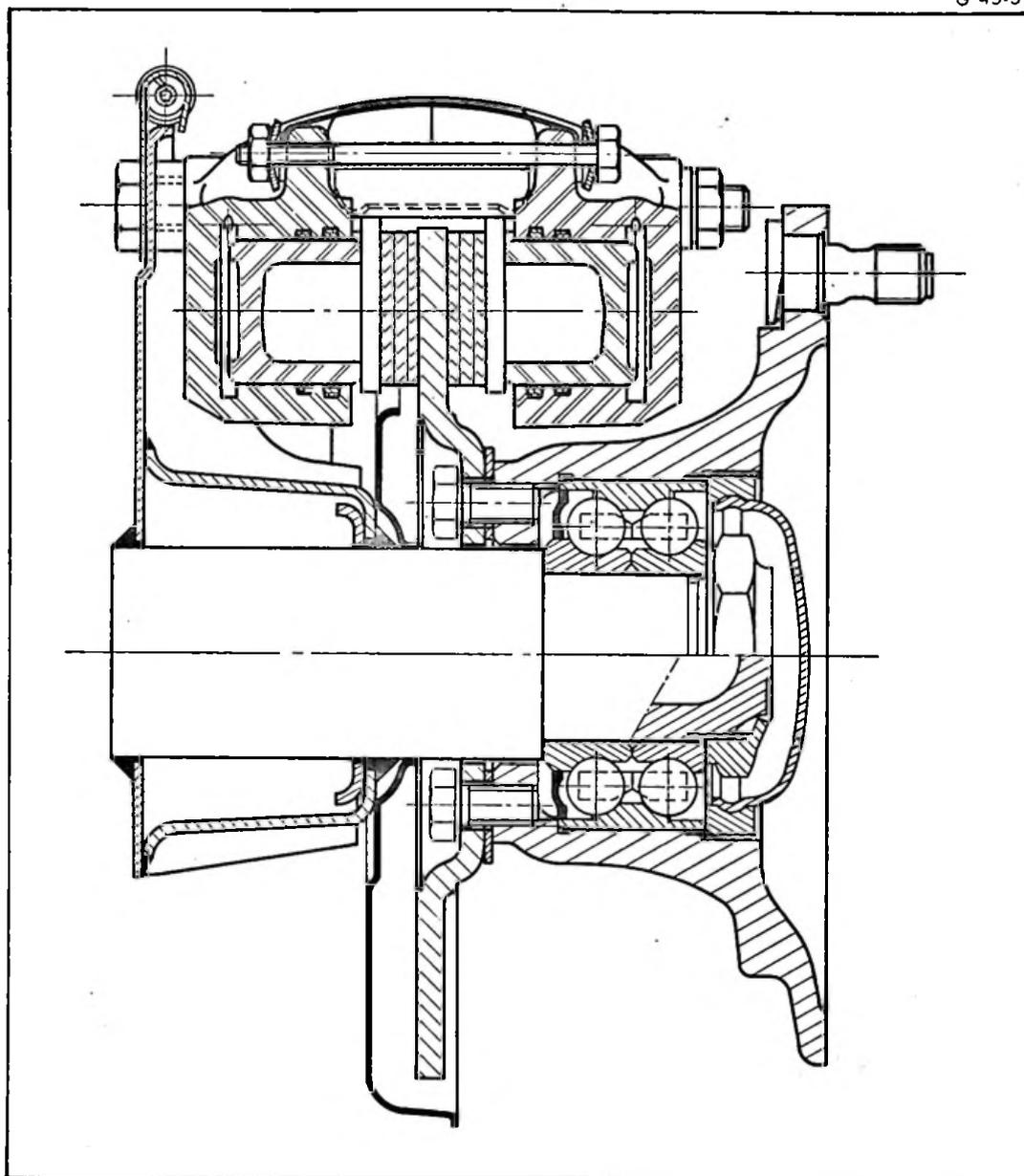
Manuel 682-1

### I - CARACTERISTIQUES

- Parallélisme :  $\rightarrow$  7 Septembre 1972.....  $0 \pm 4$  mm
- $\rightarrow$  8 Septembre 1972 (pincement des roues vers l'avant) .....  $0 \text{ à } 2$  mm
- Carrossage : .....  $0^\circ \pm 40'$

## MOYEU ARRIERE

G 45-3 b



## II - POINTS PARTICULIERS.

- Après serrage des supports élastiques de l'unit d'essieu arrière sur la caisse, on ne doit constater aucun jeu transversal de l'essieu, ni aucune contrainte des supports élastiques.
- Mise en place de la barre anti-roulis : faire coïncider les repères sur les cannelures.  
(Côté droit = 30 dentures - Côté gauche = 32 dentures - repère peinture)
- Jeu latéral des bras ( sous un effort de 200 kg ) ..... 0,01 à 0,1 mm

## Couples de serrage :

- Support élastique sur essieu : .....	34 mAN ( 3,4 mkg )
- Support élastique sur caisse : .....	34 mAN ( 3,4 mkg )
- Vis fixation barre anti-roulis : .....	18 à 20 mAN ( 1,8 à 2 mkg )
- Disque de frein sur plateau de roue : .....	45 à 50 mAN ( 4,5 à 5 mkg )
- Etrier de frein : .....	36 à 40 mAN ( 3,6 à 4 mkg )
- Ecrou de fusée ( faces et filets graissés ) : .....	350 à 400 mAN ( 35 à 40 mkg )
- Bouchon de fusée ( faces et filets graissés ) : .....	350 à 400 mAN ( 35 à 40 mkg )
- Ecrou de roue : .....	40 à 60 mAN ( 4 à 6 mkg )

CONTROLES DE L'ESSIEU ARRIERE

8595



2311-T

I - CONTROLE DU CARROSSAGE

1. Préparer le véhicule.

Vérifier la pression des pneus :

- à l'avant : ..... 1,8 bar
- à l'arrière : ..... 1,9 bar

Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.

Placer la suspension en position *haute*.

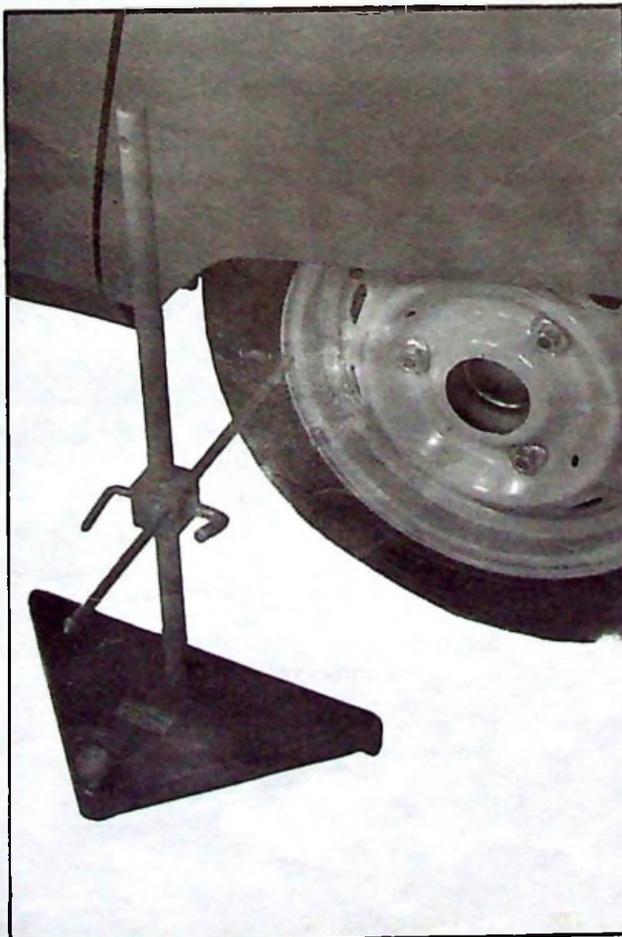
2. Contrôler le carrossage.

Utiliser l'appareil 2311-T.

Le carrossage doit être de : ..... 0° ±40'

8524

Manuel 682-1



II - CONTROLE DU PARALLELISME

3. Placer la suspension en position *normale route*.

4. Contrôler le parallélisme :

Utiliser une pige dont il existe plusieurs modèles dans le commerce.

Procéder comme pour le contrôle des roues avant.

Le parallélisme des roues arrière doit être de : 0 ± 4 mm pour les véhicules sortis jusqu'au 7 Septembre 1972.

Pour les véhicules sortis depuis le 8 Septembre 1972, le pincement des roues vers l'avant doit être de 0 à 2 mm.

### III. UTILISATION D'UN APPAREIL DE CONTROLE OPTIQUE

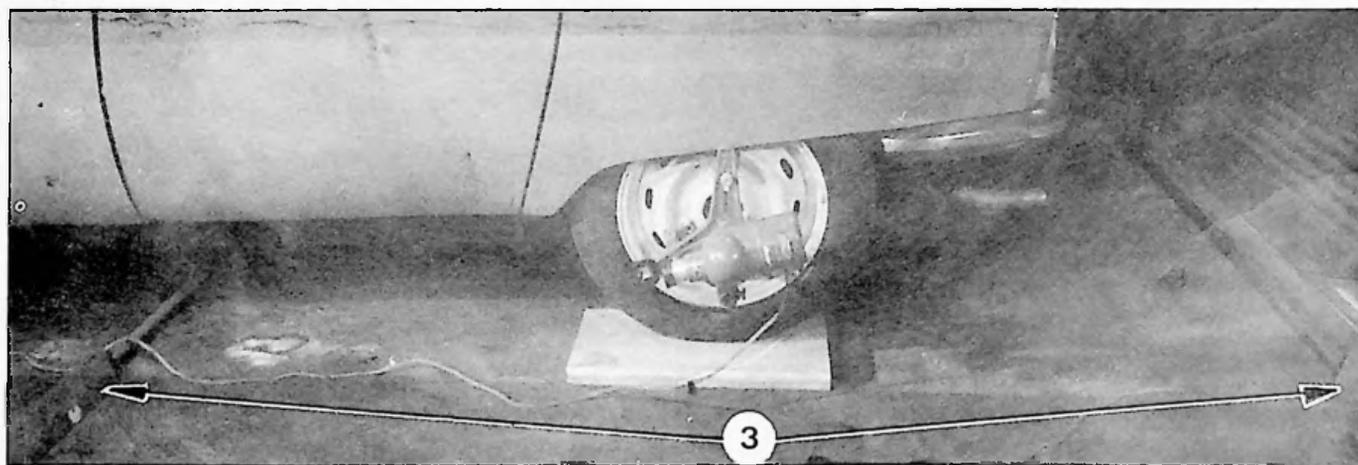
REMARQUE : Pour l'utilisation détaillée d'un appareil optique, se reporter à l'opération de contrôle de l'essieu avant.

#### 5. Contrôle de l'alignement de l'essieu.



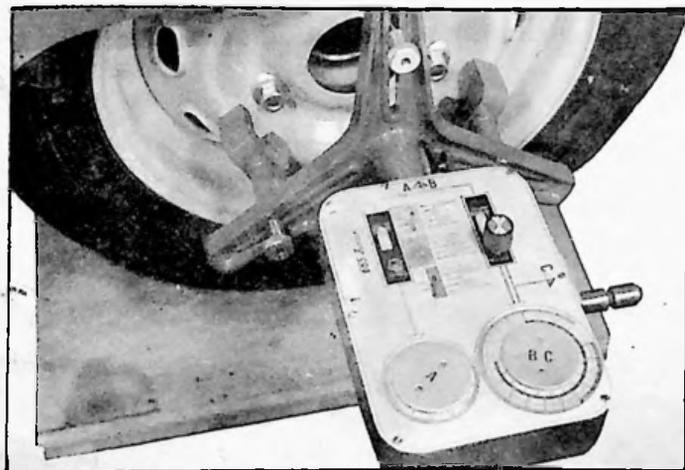
- Le véhicule (moteur tournant, commande manuelle en position *normale route*) étant placé sur les plaques pivotantes (repère au zéro), placer une règle (1) dans l'axe de chaque roue avant
- Monter un ensemble projecteur sur chaque roue arrière
- Tourner les projecteurs vers la règle. Régler l'index lumineux sur les graduations.
- Pousser à fond les règles sur leurs butées (2) : l'alignement de l'essieu arrière est correct lorsqu'il n'y a pas de différence de lecture entre les côtés gauche et droit.

#### 6. Contrôle du parallélisme.



Placer les deux barres de parallélisme (3) de part et d'autre de l'essieu arrière et pratiquer comme pour les roues avant : Valeur du parallélisme :  $0 \pm 4$  mm pour les véhicules sortis jusqu'au 7 Septembre 1972.

Pour les véhicules sortis depuis le 8 Septembre 1972, le pincement des roues vers l'avant doit être de 0 à 2 mm.



#### 7. Contrôle du carrossage.

Procéder comme pour les roues avant.

Valeur du carrossage =  $0^\circ \pm 40'$