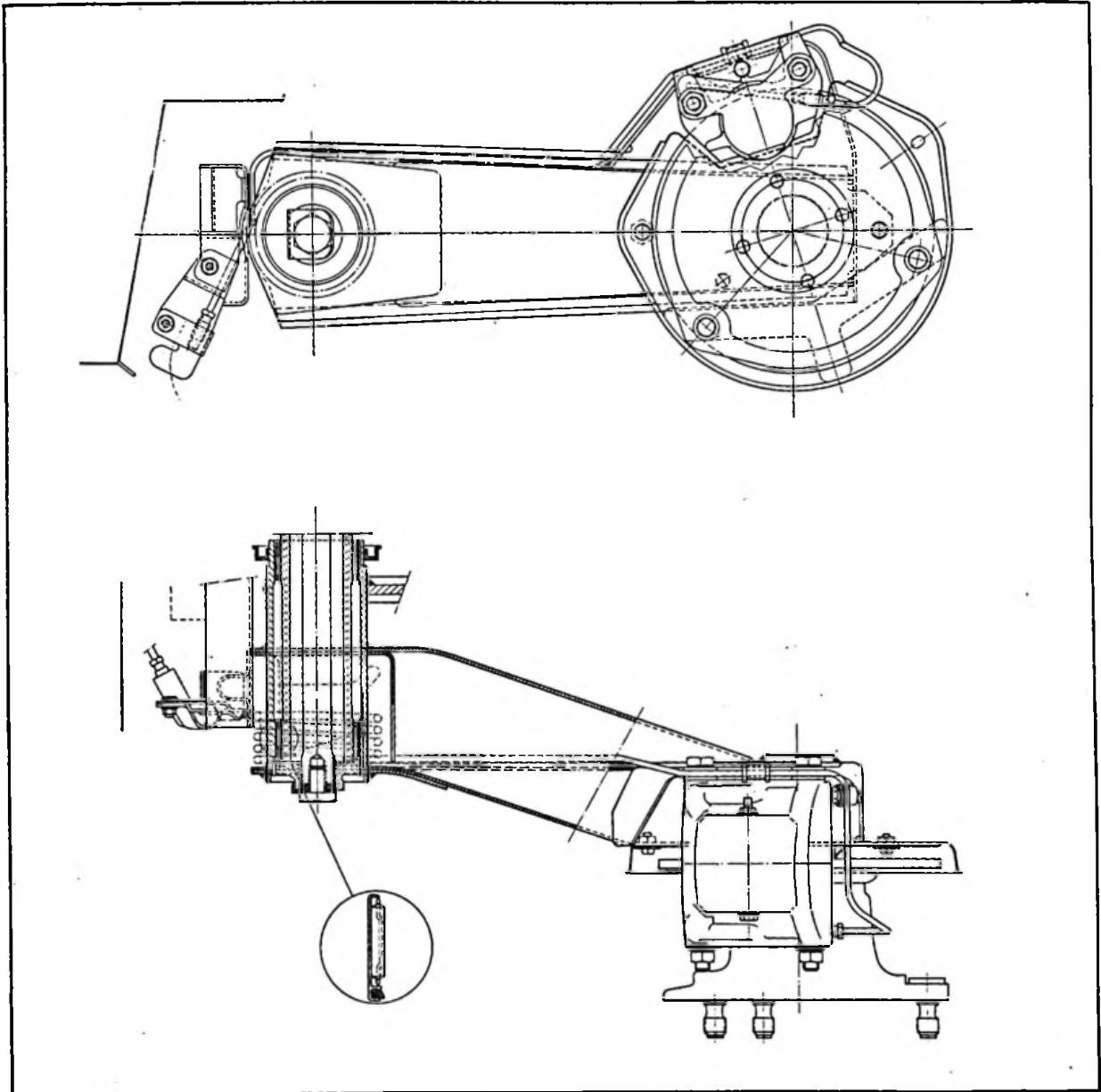


ESSIEU ARRIERE

G 43-2C



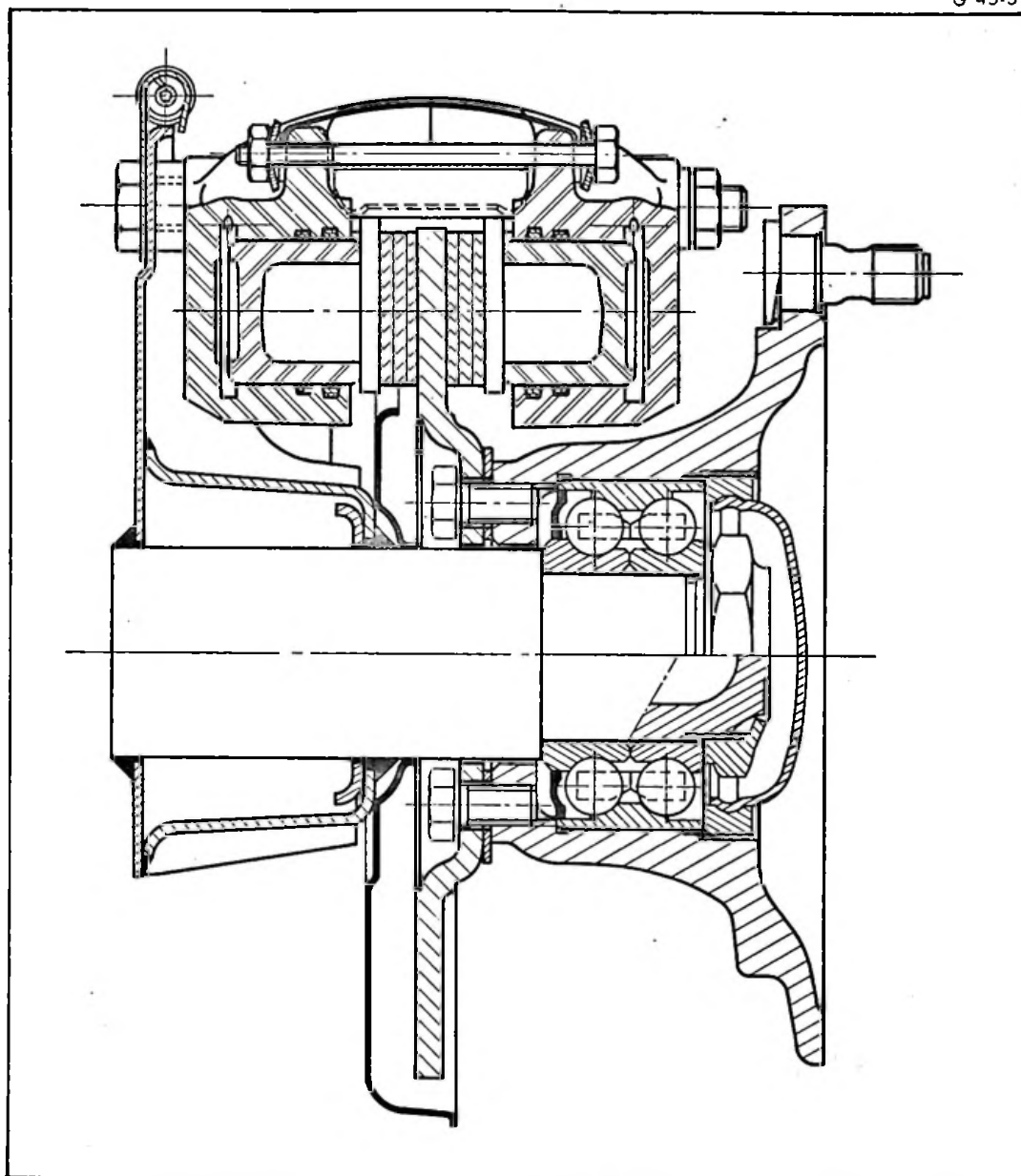
Manuel 682-1

I - CARACTERISTIQUES

- Parallélisme : \rightarrow 7 Septembre 1972..... 0 ± 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



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*.

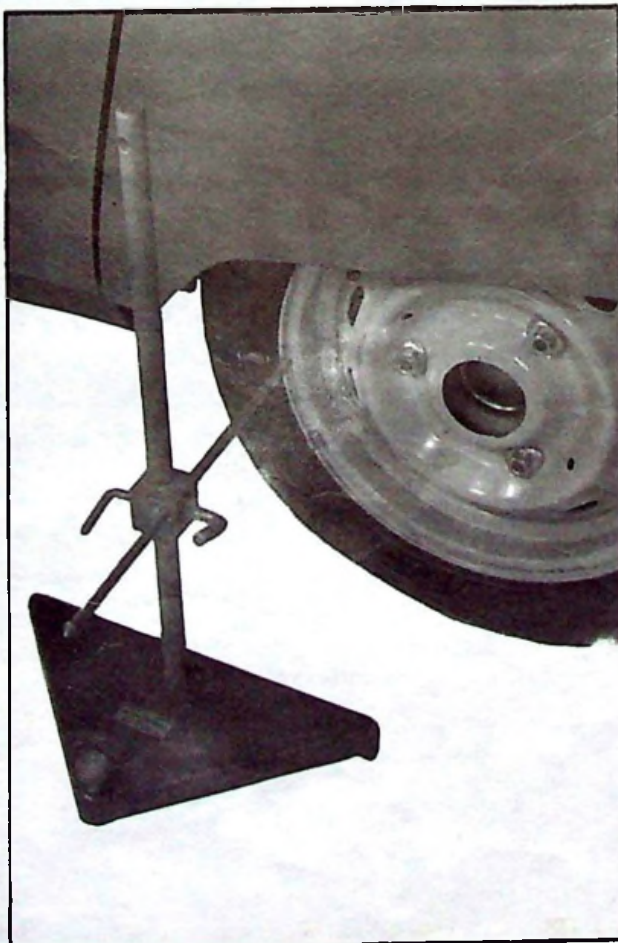
2. Contrôler le carrossage.

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.

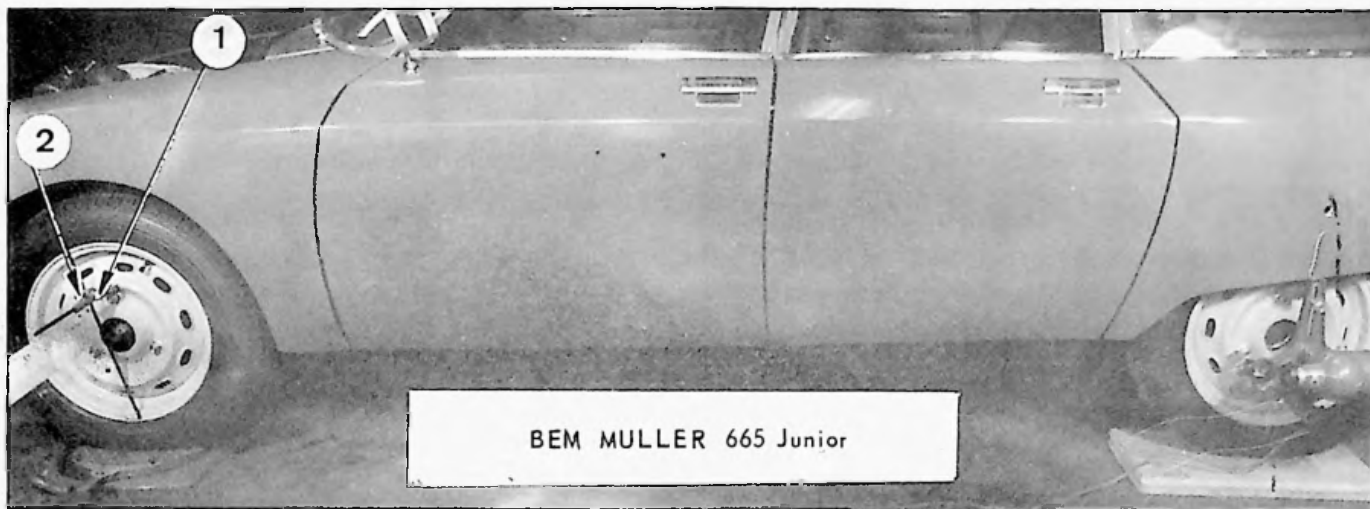
Le parallélisme des roues arrière doit être de : 0 ± 4 mm pour les véhicules sortis jusqu'au 7 Septembre 1972.

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

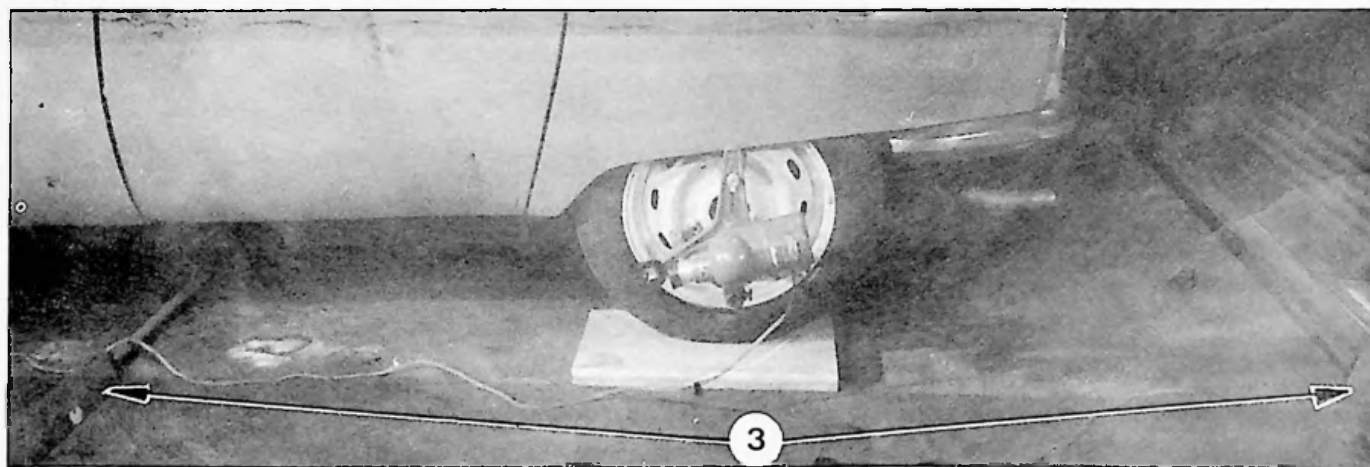
REMARQUE : Pour l'utilisation détaillée d'un appareil optique, se reporter à l'opération de contrôle de l'essieu avant.

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



- a) 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
- b) Monter un ensemble projecteur sur chaque roue arrière
- c) Tourner les projecteurs vers la règle. Régler l'index lumineux sur les graduations.
- d) 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 ± 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 = $0^\circ \pm 40'$