

SUSPENSIONS

A) PIVOT AVANT	E2
B) TRIANGLES INFERIEURS	E4
C) BARRE ANTI-DEVERS AVANT	E5
D) TRAIN ARRIERE	E6
E) METHODE DE REGLAGE DU TRAIN ARRIERE	E9
F) TABLEAU D'UTILISATION DES CALES OBLIQUES DE TRAIN ARRIERE	E10
G) BARRE ANTI-DEVERS ARRIERE	E11
H) SUSPENSIONS AVANT	E12
I) AMORTISSEUR ARRIERE	E14
J) ROUES	E16

MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

FREINAGE

SUSPENSIONS

ELECTRICITE

CARROSSERIE

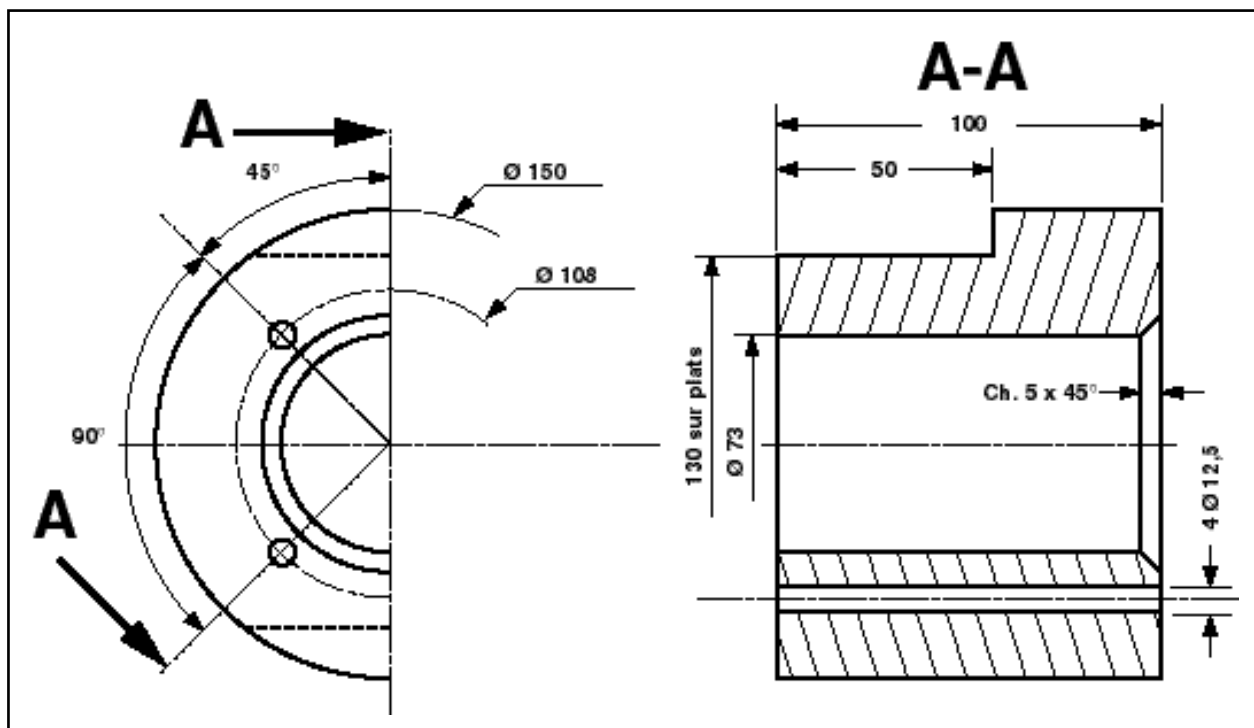
ACCESSOIRES



SUSPENSIONS

A) PIVOT AVANT

Particularités de montage



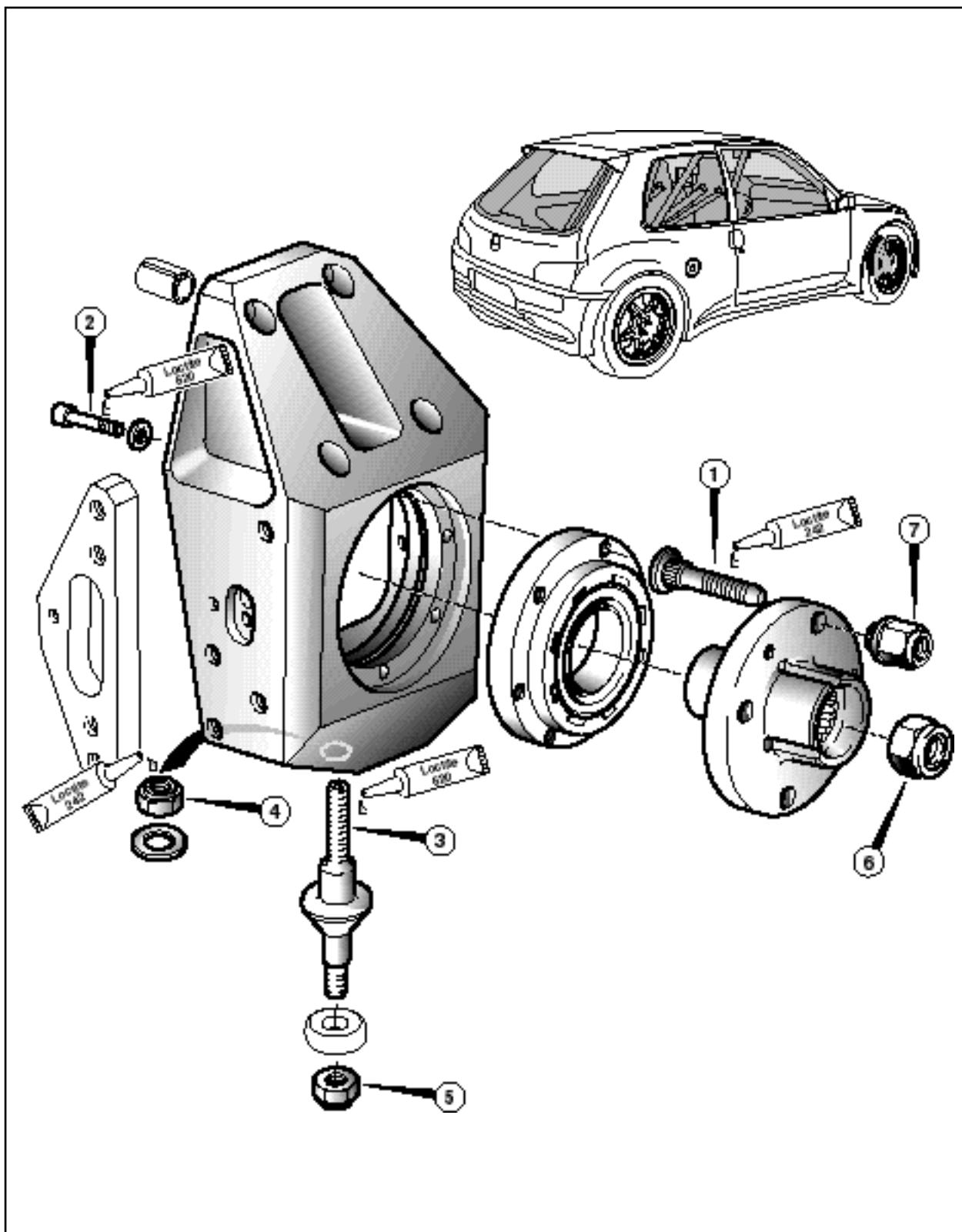
- ① Pour réaliser le montage des goujons sur le moyeu, il est nécessaire de fabriquer le centreur indiqué sur le plan.
- ② Monter les vis collées à la LOCTITE 242 et serrées à 3.5 M.daN.
- ③ Monter l'axe de pivot collé à la LOCTITE 620 et serré à 4 M.daN.
- ④ Enduire le filetage de LOCTITE 242 et serrer le contre écrou à 8 M.daN. Le passage d'une clef dynamométrique étant impossible, amener l'écrou au contact de la rondelle puis le serrer d'environ 45°.
- ⑤ Serrer l'écrou (Simmonds) à 15 M.daN. Ne pas utiliser de solvant chloré pour dégraisser l'axe.
- ⑥ Serrer l'écrou à 36 M.daN.
- ⑦ Enduire le cône de graisse MOLYKOTE et serrer l'écrou de roue à 9 M.daN.



SUSPENSIONS

A) PIVOT AVANT

Particularités de montage



MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

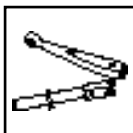
FREINAGE

SUSPENSIONS

ELECTRICITE

CARROSSERIE

ACCESSOIRES



SUSPENSIONS

MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

FREINAGE

SUSPENSIONS

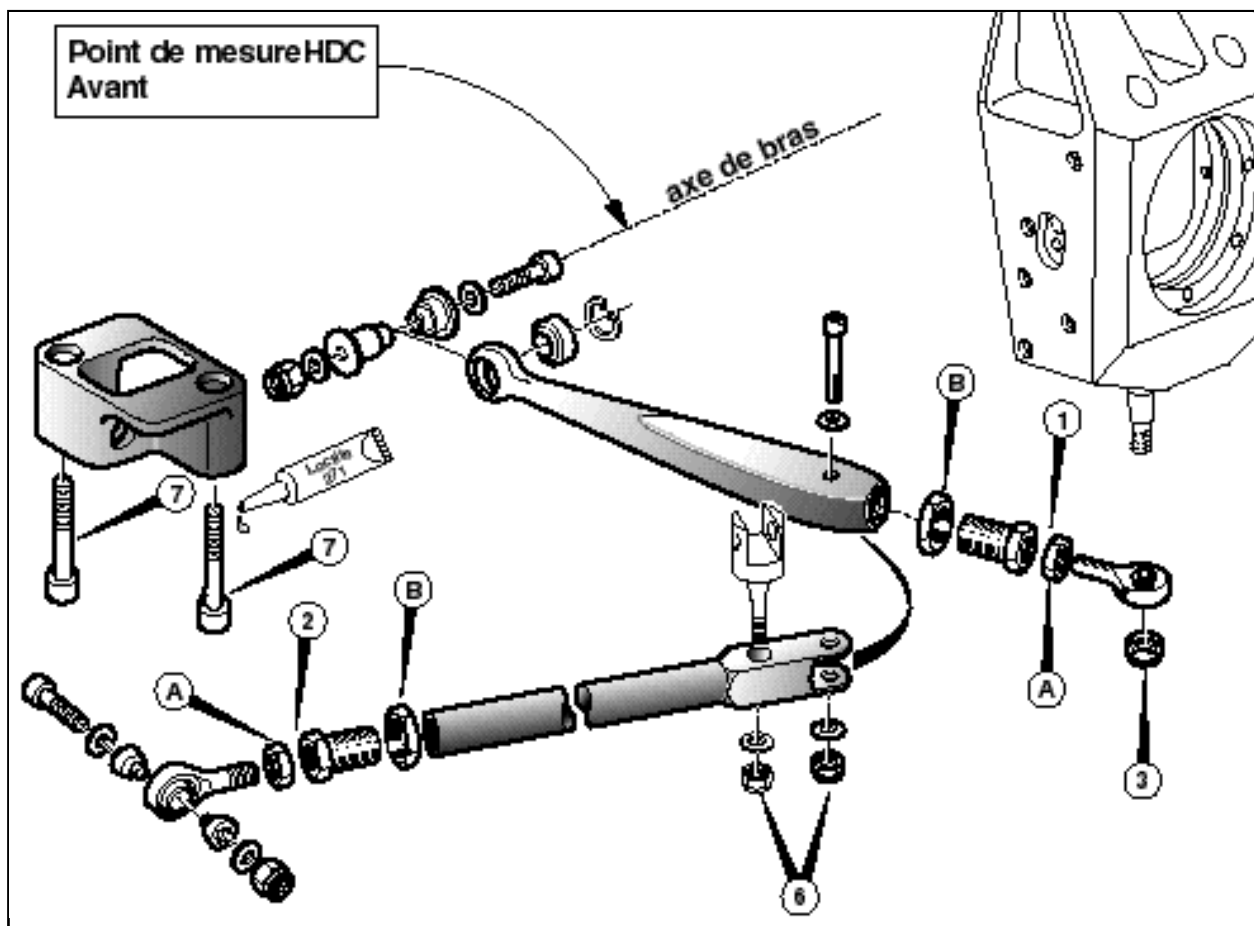
ELECTRICITE

CARROSSERIE

ACCESSOIRES

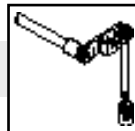
B) TRIANGLES INFÉRIEURS

Particularités de montage



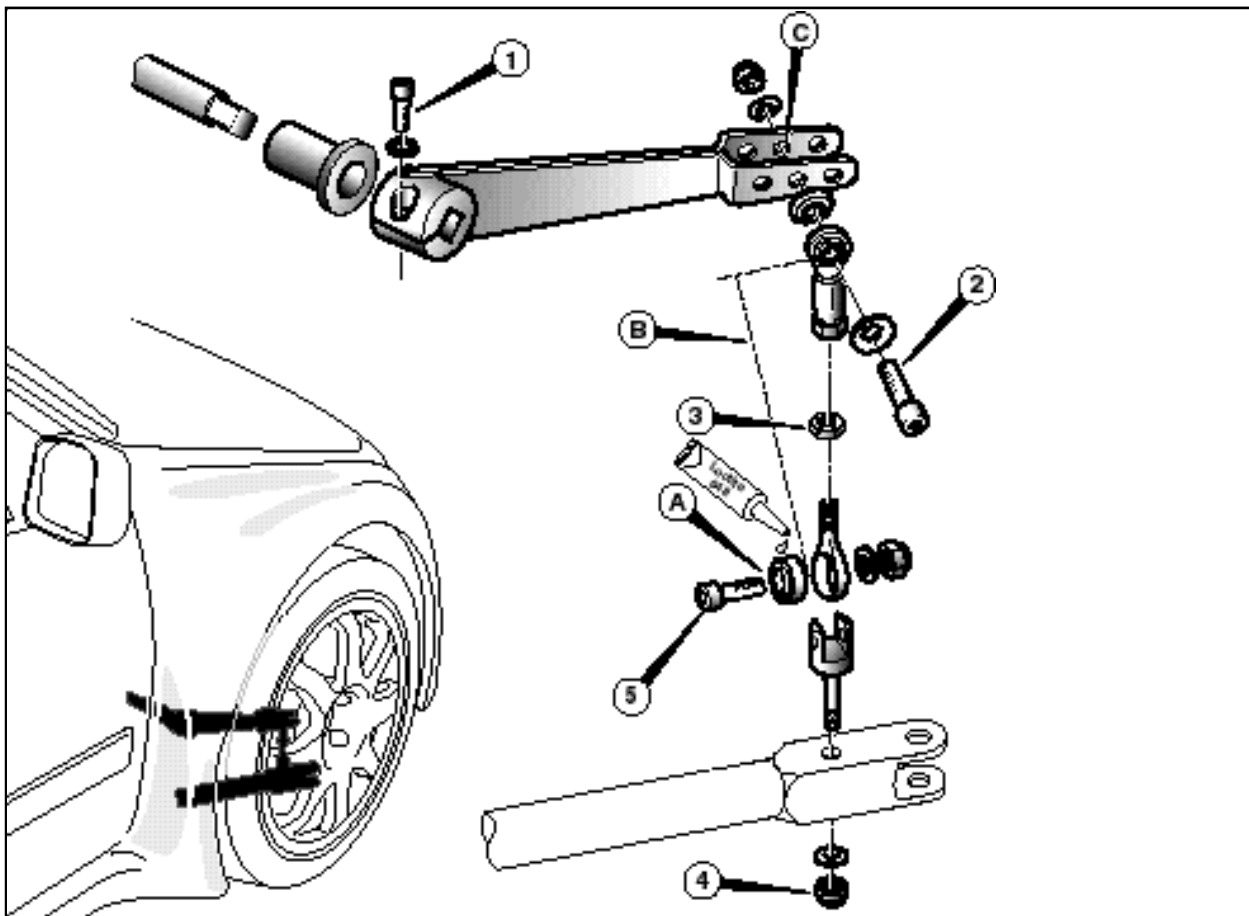
- ① Préregler le bras (côte théorique (A) = 427,5 mm), enduire la rotule de graisse molygraphite.
- ② Préregler le tirant (côte théorique (B) = 453,5 mm), serrer l'écrou de rotule et l'écrou de douille à 15 M.daN, le réglage des trains étant terminé.
- ③ Serrer l'écrou de rotule de pivot à 1,5 M.daN.
- ④ Vis CHC M12*175 Lg 80 serrée à 11 M.daN.
- ⑤ Vis CHC M12*175 Lg 80 serrée à 11 M.daN.
- ⑥ Vis CHC M12*175 Lg 80 serrée à 11 M.daN.
- ⑦ Vis CHC M12*150 Lg 50 collée à la LOCTITE 271 et serrée à 9.0 M.daN.

Important : Tous les écrous de réglage repère (A) et (B) doivent être serrés et collés à la LOCTITE 242, après réglage définitif.



C) BARRE ANTI DEVERS AVANT

Particularités de montage



- ① Vis serrée à 3.2 M.daN.
- ② Vis serrée à 3.2 M.daN.
- ③ Ecou serré à 2.0 M.daN.
- ④ Ecou serré à 11 M.daN.
- ⑤ Vis serrée à 6.3 M.daN.
- (A) Sertissage des rotules avec l'outil et collée à la LOCTITE 648.(voir page A5)
- (B) Régler l'entraxe des biellettes (théorique : 80mm).
Affiner ensuite le réglage de celles-ci afin que le levier soit bien horizontal.

Note : Le remplacement de la vis ① se fait à chaque démontage.
Pour le réglage de base, utiliser le trou du milieu (repère C).

MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

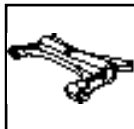
FREINAGE

SUSPENSIONS

ELECTRICITE

CARROSSERIE

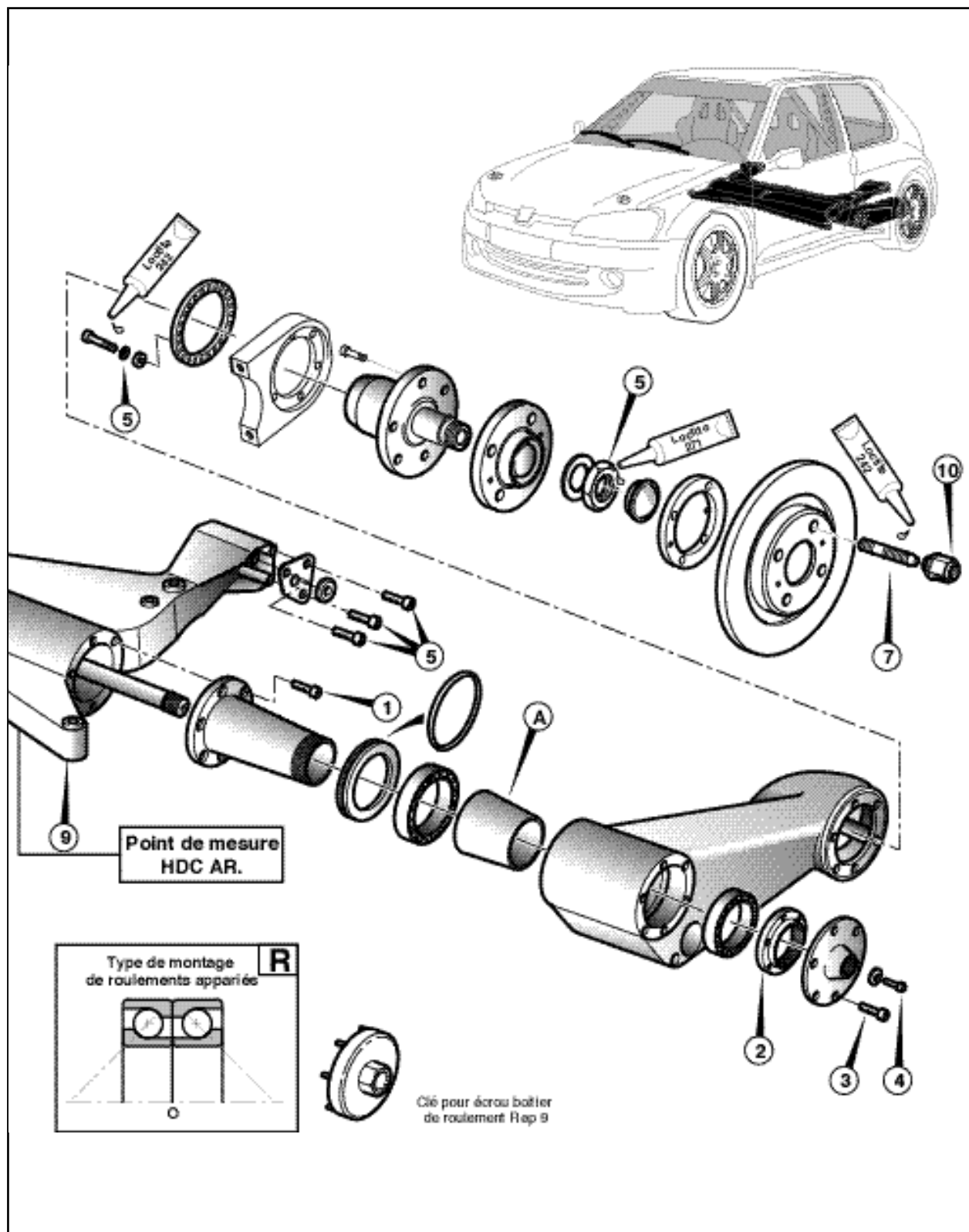
ACCESSOIRES

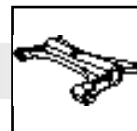


SUSPENSIONS

D) TRAIN ARRIÈRE

Particularités de montage





SUSPENSIONS

D) TRAIN ARRIÈRE

Particularités de montage

- ① Vis collées à la LOCTITE 242 et serrées à 3.5 M.daN.
- ② Erou collé à la LOCTITE 242 et serré à 20 M.daN. (clé réf : K 79013-out).
- ③ Vis collées à la LOCTITE 242 et serrés à 3.2 M.daN.
- ④ Vis serrée à 2.2 M.daN.
- ⑤ Erou collé à la LOCTITE 271 et serré à 28 M.daN.
- ⑥ Vis collées à la LOCTITE 242 et serrées à 3.5 M.daN.
- ⑦ Enduire le goujon de LOCTITE 242 et serrer à 7.5 M.daN.
- ⑧ Vis serrées à 3.2 M.daN.
- ⑨ Fixation du train : Boulons M12*1.75 Lg 40 serrés à 11 M.daN.
- ⑩ Erou serré à 9 M.daN. Enduire les cones de graisse MOLYKOTE.

Notes 1 : Remplir les roulements de graisse type SKF LGHT3 à l'aide d'une seringue, puis les monter après avoir enduit l'extérieur de produit anti frèt type SKF G1 (les bagues ext. les plus épaisses montées en vis à vis). Voir schéma R.

La clef de serrage du boîtier de roulements est disponible à la boutique PEUGEOT SPORT.

Notes 2 : Les trains arrière sont vendus au détail.

Après deux rallyes ou après environ 1000 à 1500 Km, il est conseillé de démonter les bras du train et de les faire tourner sur eux-même de façon à déplacer les billes et à éviter ainsi une usure locale des chemins de roulements et à répartir uniformément la graisse à l'intérieur de ces roulements.

MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

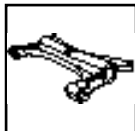
FREINAGE

SUSPENSIONS

ELECTRICITE

CARROSSERIE

ACCESSOIRES



SUSPENSIONS

MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

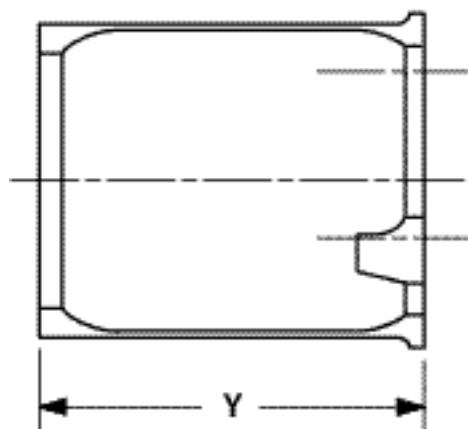
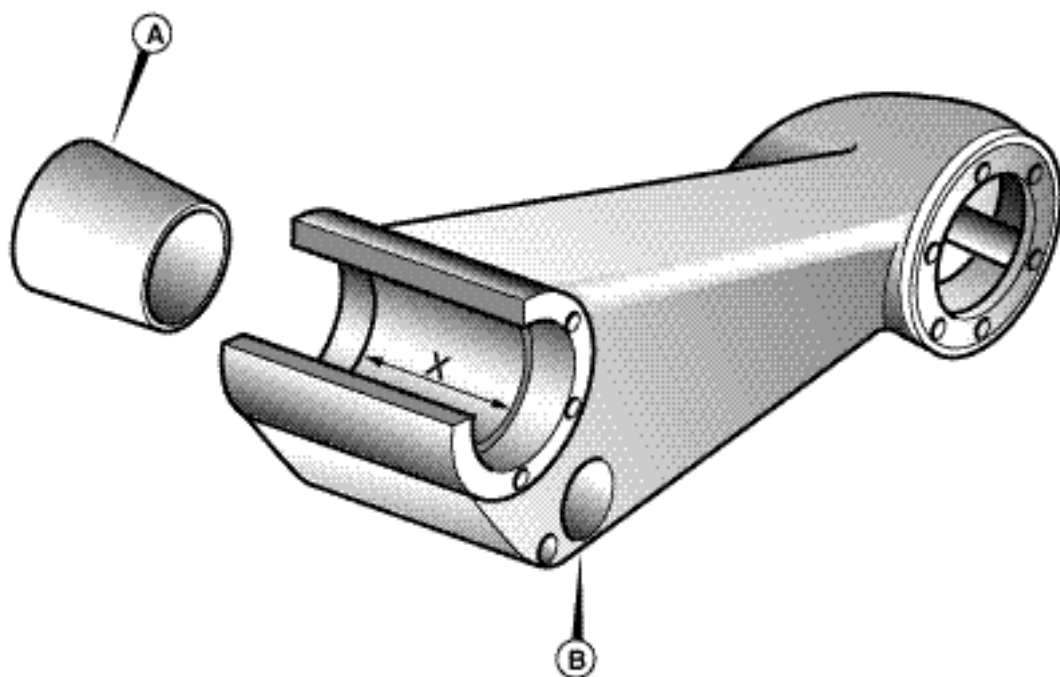
FREINAGE

SUSPENSIONS

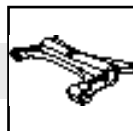
ELECTRICITE

CARROSSERIE

ACCESSOIRES



Mesurer la côte X sur le bras Rep.B en déduire la
côte Y sur l'entretoise Rep.A qui doit être: $Y=X \begin{matrix} -0,015 \\ -0,020 \end{matrix}$



SUSPENSIONS

E) METHODE DE REGLAGE DU TRAIN ARRIERE

Particularités de montage

Les cales de réglage K s'interposent entre le bras d'une part et les supports d'étriers et moyeux de roulements d'autre part.

Le remplacement de ces cales se fait en dévissant les 6 vis V de façon à dégager l'ensemble "porte roue" du bras Arrière,(serrer le frein à main avant le démontage du bras).

L'utilisation de ces cales de correction des Carrossage et parallélisme des roues arrières se fait à l'aide des abaques de la Page 42F et des indications ci-dessous. Pour vous aider, 2 exemples de montage de ces cales sont décrits ci-après.

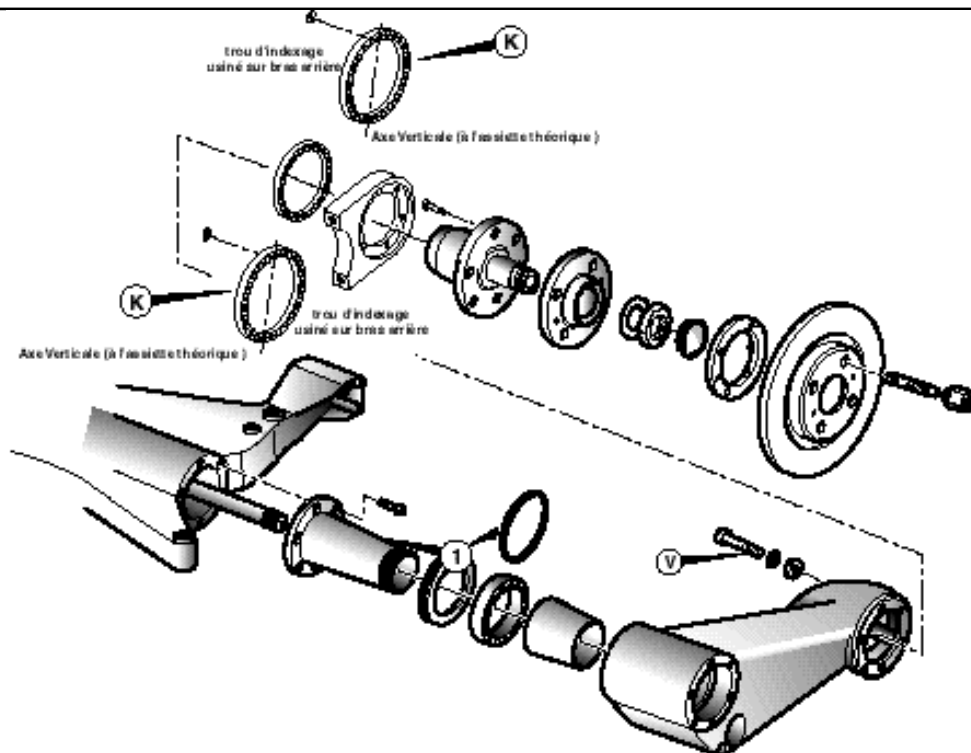
Angles du train arrière au théorique: Carrossage -2° pince $+12'$ (par roue).

Exemples : coté Gauche :

Montage de la cale K et Trou n°4 mis en vis à vis du trou d'indéxage : La correction sera donc de: $+14'$ de carrossage et $-18'$ d'ouverture à ajouter. Le Demi train Droit ainsi corrigé aura les caractéristiques suivantes :carrossage $(-2^{\circ}) + (+14') = -1^{\circ}46'$ et ouverture $(+12') + (+13') = -1'$ par roue.

Montage de la cale K et Trou n°18 mis en vis à vis du trou d'indéxage : La correction sera donc de : $-5'$ de carrossage et $+18'$ de pince à ajouter. Le Demi train Droit ainsi corrigé aura les caractéristiques suivantes : carrossage $(-2) + (-5') = -2^{\circ}05'$ et pince $(+12') + (18') = 30'$ par roue.

La même méthode que celle indiquée ci-dessus sera utilisée pour le demi train Droit, seul le sens de rotation des cales (qui sont identiques D/G) est inversé.



MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

FREINAGE

SUSPENSIONS

ELECTRICITE

CARROSSERIE

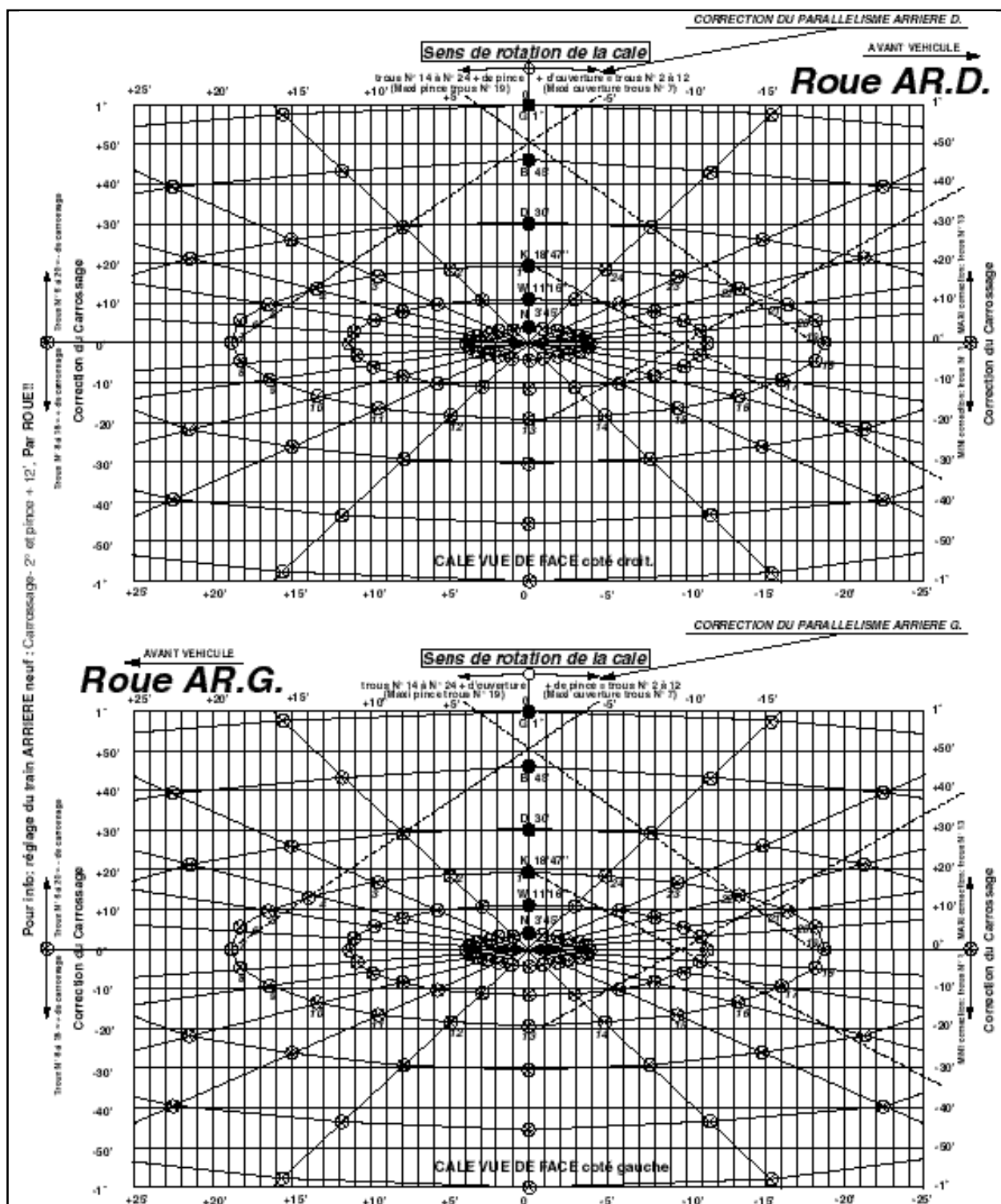
ACCESSOIRES



SUSPENSIONS

F) TABLEAU D'UTILISATION DES CALES OBLIQUES DE TRAIN ARRIERE

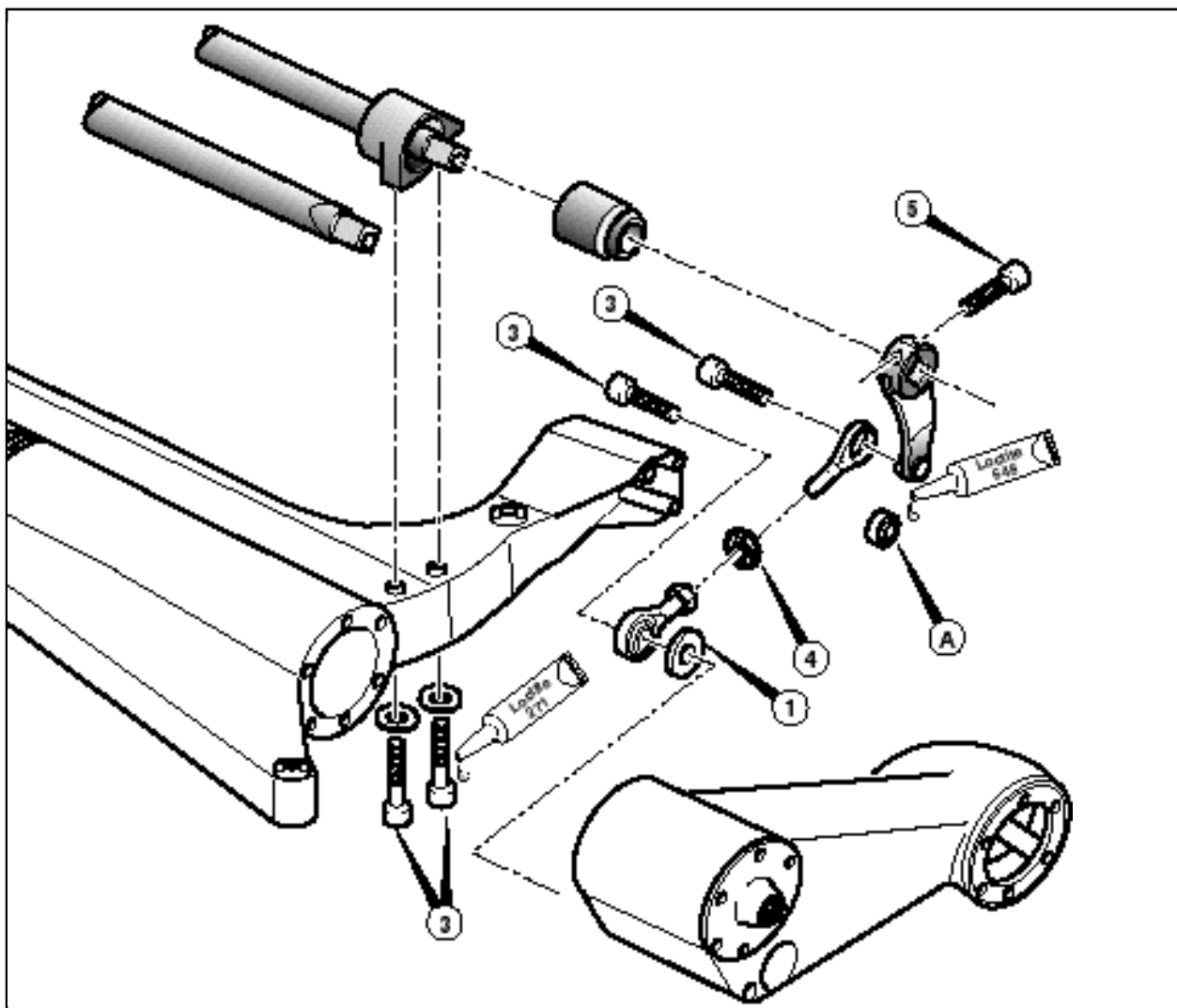
Particularités de montage



Ces abaques doivent être consultées afin de **corriger** les valeurs de carrossage et de parallélisme trouvées sur le train arrière en fonction du modèle de cale utilisé !!!
 Ex. Roue Ar D : trou N°4 et cale W utilisée corrigera les réglages (si utilisant le trou N°1 au départ), en ajoutant : +8' d'ouverture et -8' de carrossage = par roue; +20' pince et -1°52' carross.
 Roue Ar D : trou N°17 et cale W utilisée corrigera les réglages (si utilisant le trou N°1 au départ), en ajoutant : -10' d'ouverture et -7' de carrossage = par roue; +0' pince et -2°07' carross.
 Pour info réglage du train ARRIERE neuf = pince +12'; Carrossage -2°, Par Roue.
 Nota les repères G.B.D.W etc....sont situés sur la partie la plus épaisse des cales, c'est à dire près du trait(trou N°1).
 Ceux-ci doivent être positionnés vers l'extérieure du véhicule.

G) BARRE ANTI- DEVERS ARRIÈRE

Particularités de montage



- ① Il est nécessaire de monter une cale (épaisseur 6.5, diamètre ext. 18).
- ② Vis collées à la LOCTITE 271 et serrées à 3.2 M.daN.
- ③ Vis serrées à 6.3 M.daN.
- ④ Erou serré à 2 M.daN.
- ⑤ Vis serrée à 3.2 M.daN.
- Ⓐ Sertissage des rotules avec outil et collée à la LOCTITE 648.(voir page A5)

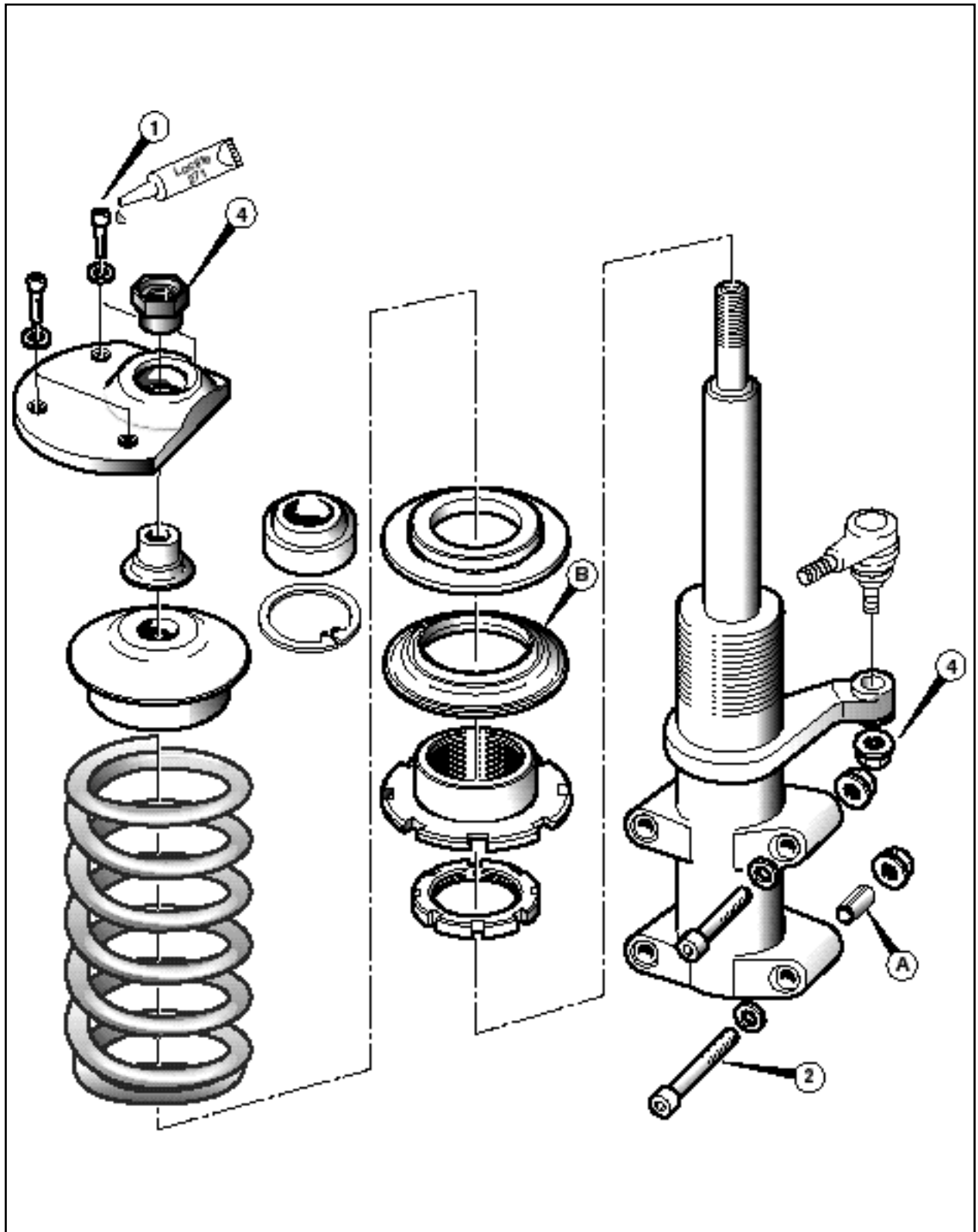
Note : Le remplacement de la vis 5 se fait à chaque démontage.

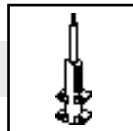


SUSPENSIONS

H) SUSPENSION AVANT

Particularités de montage





SUSPENSIONS

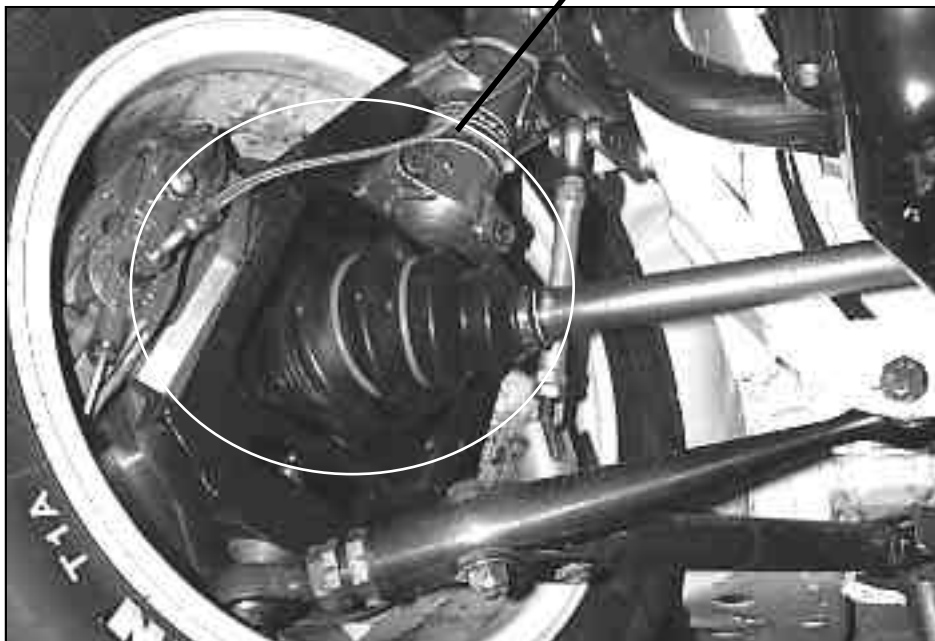
H) SUSPENSION AVANT

Particularités de montage

- ① Vis collées à la LOCTITE 271 et serrées à 3.8 M.daN.
 - ② Vis CHC M8 (fixation supérieure Lg 60; inférieure Lg 70) serrées à 3.2 M.daN.
 - ③ Erou de rotule serré à 2.5 M.daN.
 - ④ Erou serré à 5 M.daN.(contrôler fréquemment le serrage).Ne pas utiliser de clefs à chocs! (risque de détérioration de l'amortisseur.)
- (A) Douilles de centrage; une de chaque côté.
- (B) Attention au sens de montage qui doit être impérativement comme sur le schéma.

Note : Nettoyage des butées à billes à chaque course.

-Soigner le passage et la fixation des flexibles de freins sous peine de contacts avec la transmission.



MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

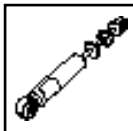
FREINAGE

SUSPENSIONS

ELECTRICITE

CARROSSERIE

ACCESSOIRES



SUSPENSIONS

MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

FREINAGE

SUSPENSIONS

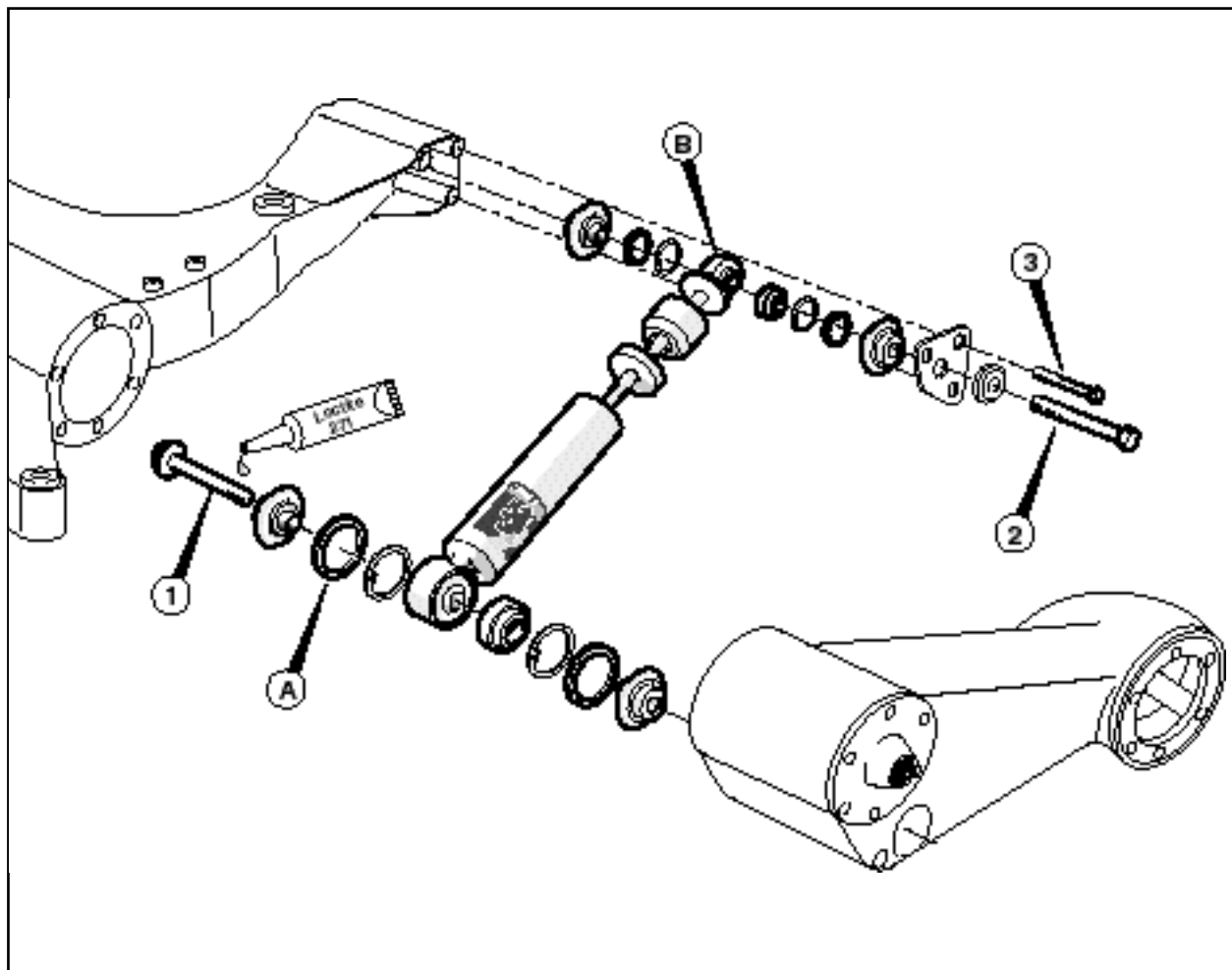
ELECTRICITE

CARROSSERIE

ACCESSOIRES

I) AMORTISSEURS ARRIERE

Particularités de montage



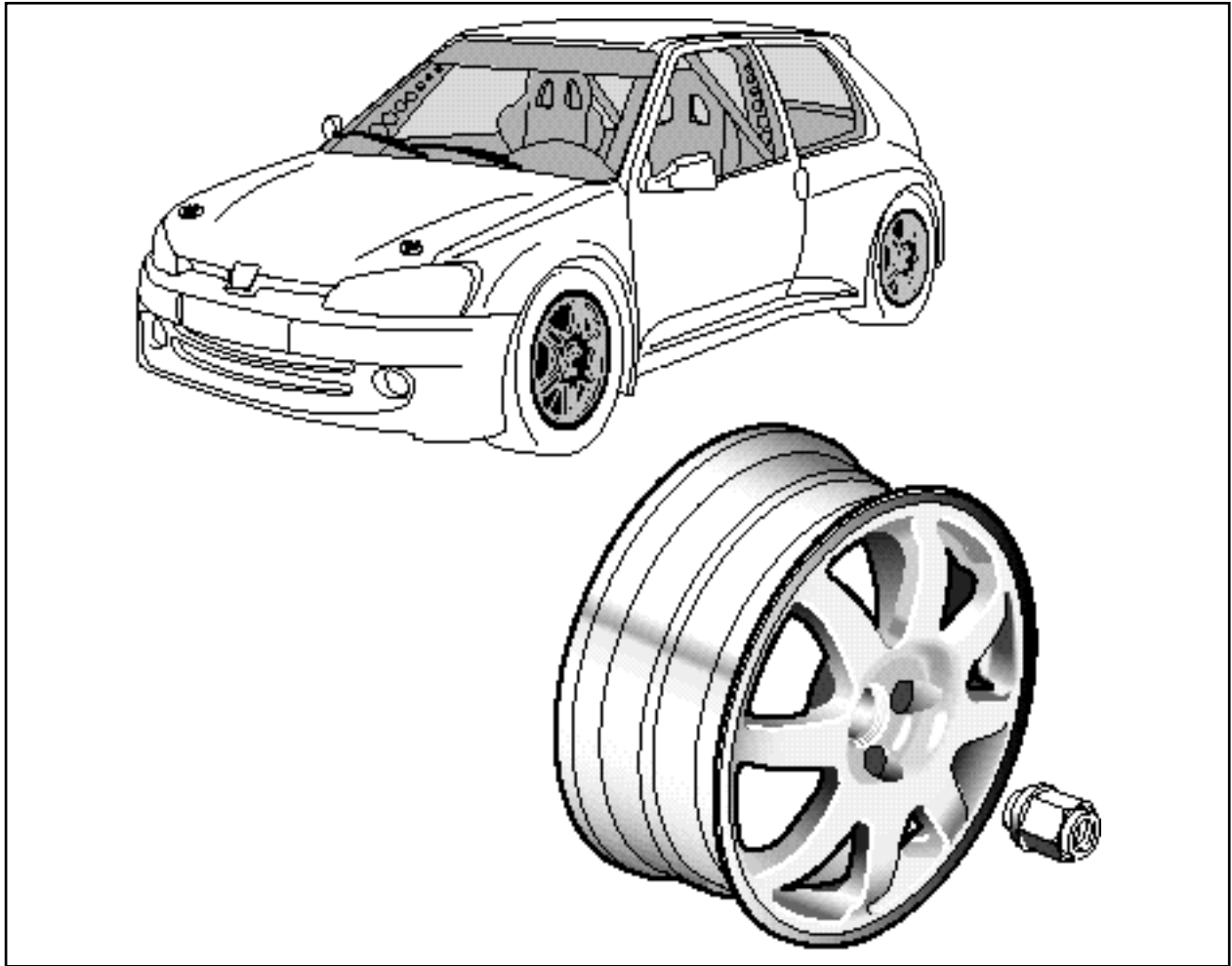
- ① Vis H tête épaulée M14 Lg 90 collée à la LOCTITE 271 et serrée à 17.6M.daN.
- ② Vis HM 12 * 175 Lg 55 collée à la LOCTITE 271 et serrée à 11 M.daN.
- ③ Vis serrées à 3.2 M.daN.
- Ⓐ Montage impératif des rondelles d'étanchéité de part et d'autre des rotules.
- Ⓑ Le démontage de la tête se réalise en chauffant celle-ci afin de la dévisser aisément, en ayant pris soin au préalable de pincer la tige dans des mors doux. Collage à la LOCTITE 242 avant utilisation définitive.



SUSPENSIONS

J) ROUES

Particularités de montage



- ① Réaliser un montage à blanc de toutes les jantes neuves de façon à mettre tous les inserts d'écrou en place dans leur logement.
- ② Réaliser impérativement un rodage de ces jantes avant la première épreuve.
- ③ En cours d'épreuve, enduire le filetage des goujons de graisse MOS2 (en bombe).
- ④ Couples de serrage des écrous de roue à froid : Avant et arrière 9 M.daN.

Notes : Jantes 7 ' x 17 ' Equateur : 43,5.

MOTEUR

TRANSMISSION

DIRECTION

FREINAGE

SUSPENSIONS

ELECTRICITE

CARROSSERIE

ACCESSOIRES