**Dépose – Repose d’un moyeu**

**Points de levage du véhicule :**

|  |  |
| --- | --- |
| Points de levage avant | Points de levage arrière |
| repair-00,01,01-02,34-5-11-44 | repair-00,01,01-02,34-5-11-43 |

**Roulement de porte-moyeu avant : Dépose – Repose**

|  |
| --- |
| **WARNINGAttention, un ou plusieurs avertissements sont présents dans cette méthode** |
|  |

|  |
| --- |
| Outil d'immobilisation des moyeux. |
| Extracteur de rotule. |

Cette méthode nécessite l’utilisation des outils suivants :

- Outil d'immobilisation des moyeux.

- Extracteur de rotule.

- presse hydraulique.

**Dépose**

**1. étape de préparation à la dépose**

Mettre le véhicule sur un pont élévateur à deux colonnes

Déverrouiller la colonne de direction.

Déposer les roues avant.



Déverrouiller le capteur de vitesse de roue(**1**)en agissant avec précaution sur la languette du porte-capteur à l’aide d’un tournevis plat pour éviter tout dysfonctionnement du système ABS.

Tirer sur le capteur pour le déclipper.

Dégrafer le flexible de frein de l’amortisseur.

Déposer l’ensemble «support d’étrier - étrier»

Suspendre l’ensemble «support d’étrier - étrier» au ressort de suspension.

Déposer :

- le disque de frein

- le porte-moyeu

**2. étape de dépose de la pièce étudiée**



Déposer le moyeu, à la presse, en prenant appui avec un tube de diamètre extérieur **43 mm** .



Placer les mâchoires de l’extracteur(**2**)dans la gorge de la bague intérieure(**3**).

Extraire la bague intérieure(**3**)du moyeu à l’aide d’un extracteur à mâchoire.



Déposer le roulement en prenant appui sur la bague intérieure avec un tube de diamètre extérieur **57 mm.**

**Repose**

**1. étape de préparation à la repose**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| WARNING | **ATTENTION** |
| Pour ne pas détériorer le roulement, ne pas prendre appui sur la bague intérieure du roulement (effort d’emmanchement très important).  |

 |

Nettoyer :

- les surfaces intérieures et extérieures du roulement neuf, en contact avec le porte-fusée et le moyeu,

- les surfaces du porte-fusée en contact avec le roulement neuf,

- les surfaces du moyeu en contact avec le roulement neuf.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| WARNING | **ATTENTION** |
| Vérifier impérativement l’état de la surface du moyeu et de l’alésage du porte-moyeu avant la repose du roulement. Remplacer le porte-moyeu si le porte-moyeu est défectueux.  |

 |

**2. étape de repose de la pièce étudiée**



Reposer le porte-capteur.

Positionner le porte-capteur à(**x**)= **50˚ ± 5** par rapport à la verticale. Cette position correspond au centre du logement.



Le roulement est instrumenté. Veiller à ne pas marquer la cible(**4**)du capteur de vitesse de roue lors de la repose.



Prendre appui sur la bague extérieure avec un tube de diamètre intérieur **79 mm** .



Reposer le moyeu à l’aide d’un tube de diamètre extérieur **57 mm** .

**3. étape finale**

Reposer :

- le porte-moyeu,

- le disque de frein,

- l’ensemble «support d’étrier - étrier»

Agrafer le flexible de frein sur l’amortisseur.

Clipper le capteur de vitesse de roue.

Reposer les roues avant.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| SECURITY | **IMPORTANT** |
| Pour éviter tout accident, mettre en contact les pistons, les plaquettes et les disques de frein en appuyant plusieurs fois sur la pédale de frein.  |

 |

Contrôler le réglage des trains roulants

**Géométrie train avant**

**1- Parallélisme**

| **Valeur (pour deux roues)**  | **Position du train avant**  |
| --- | --- |
| - 0˚ 10’ ± 10’’  | Véhicule en ordre de marche (VODM)  |

**2- Carrossage**

Non réglable.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|

| **Valeur**  | **Position du train avant (mm)**  |
| --- | --- |
| - 0˚ 16’ ± 30’’ - 0˚ 24’ ± 30’’ - 0˚ 32’ ± 30’’ Différence droite - gauche maximale = 1˚  | R1 - W1 = 54 R1 - W1 = 65 R1 - W1 = 76  |

 |

**3- Chasse**

Non réglable.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|

| **Valeur**  | **Position du train avant (mm)**  |
| --- | --- |
| 2˚ 51’ ± 30’’ 3˚ 06’ ± 30’’ 3˚ 22’ ± 30’’ Différence droite - gauche maximale = 1˚  | W2 - W1 = 29 W2 - W1 = 18  W2 - W1 = 8  |

 |

**4- Pivot**

Non réglable.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|

| **Valeur**  | **Position du train avant (mm)**  |
| --- | --- |
| 11˚ 33’ ± 30’’ 11˚ 49’ ± 30’’ 12˚ 04’ ± 30’’ Différence droite - gauche maximale = 1˚  | R1 - W1 = 54 R1 - W1 = 65 R1 - W1 = 76  |

 |

**Géométrie train arrière**

**1- Parallélisme**

Non réglable.

| **Valeur (pour deux roues)**  | **Position du véhicule**  |
| --- | --- |
| + 0˚30’ ± 10’’  | Véhicule en ordre de marche (VODM)  |

**2- Carrossage**

Non réglable.

| **Valeur**  | **Position du véhicule**  |
| --- | --- |
| - 0˚45’ ± 20’’  | Véhicule en ordre de marche (VODM)  |

|  |
| --- |
|  |

**Pression de gonflage des pneumatiques en bar à froid.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Dimension des pneumatiques (montés d’origine)**  | 195 / 65 R 16 C  | 205 / 65 R 16 C  | 215 / 65 R16 C  | 195 / 75 R 16 C  |
| **Dimension des roues**  | 6 J 16  |
| **Avant** **Arrière** **Roue de secours**  | 3,4 3,7 3,7  | 3,8 4,2 4,2  | 3,1 3,4 3,4  | 3,8 4,2 4,2  |