



Dépose du train arrière complet



Modèles concernés : tous les modèles de 4L

Attention : cet article décrit la dépose du train arrière complet en un seul bloc sans dépose des barres de torsions. La dépose d'un bras de suspension ou des barres de torsions sera traitée plus tard dans un autre article.



Rappel sur l'historique des différents montages de barres de torsion arrière :

- Sur les premières générations de 4L le réglage des barres de torsion se fait grâce à un levier fixé à l'extrémité de la barre qui a 4 ou 5 positions de serrage possibles sur le châssis. Le bout des barres (là où est fixé le levier ou le train) est hexagonal. Ce système de réglage est peu précis.
- A partir de 1967 et jusqu'en juillet 1977, les extrémités des barres ne sont plus hexagonales mais crantées. La hauteur sous coque est réalisée par modification du crantage des barres dans le train et le levier d'ancrage et le réglage "fin" est réalisé à l'aide d'une came appuyant plus ou moins sur le levier d'ancrage de la barre de torsion.
- Enfin, progressivement à partir de juin 1977 les nouveaux modèles disposent d'un palier d'ancrage fixe au niveau du brancard arrière, ceci grâce à une amélioration de la réalisation et du contrôle du tarage des barres. Le réglage est donc réalisé uniquement à partir du crantage à l'extrémité des barres. Ce système est optimum (pour une R4 bien sûr), un décalage d'un cran modifie la hauteur sous coque d'une valeur fixe.

Préparation à la dépose du train arrière

Mettre la voiture sur chandelles avec les 2 roues arrière pendantes puis retirer les roues.

Attention à bien caler les roues avant de la voiture pour ceux qui ont un frein à main arrière.

Avant toute chose il faut retirer ce qui vas gêner pour la dépose train arrière :

- Dépose des amortisseurs
- Dépose du réservoir d'essence

Il faut aussi réaliser une vidange du circuit de frein puisqu'il est nécessaire de débrancher une ou deux durites de frein par ci par là.



Débrancher ensuite la durite rigide reliée au flexible de frein sur le bras de suspension puis retirer la goupille métallique afin de libérer le flexible.
Répéter cette opération du coté droit.

Dépose du câble de frein à main pour les 4L avec frein à disques (à partir de 1983) :



Retirer le bouchon du moyeu avec une pince Becro par exemple.



Déposer la goupille et le frein d'écrou.



Retirer l'écrou, la rondelle et le roulement conique de fusée.



Déposer le tambour de frein.



Retirer le câble de frein à main.

Pour donner du mou et aider la dépose du câble, emmener le levier de frein à main vers le centre du tambour en faisant levier avec un tournevis par exemple.



Extraire la câble de frein à main du flasque à l'aide d'un chasse goupille.

Dépose du train arrière complet

Remarque : Pour une question de lisibilité les photos ont été réalisées sur une 4L decoquée, cependant cette opération est bien évidemment réalisable sur une 4L avec sa

coque.

Attention : Une fois toutes les vis retirées le train risque de tomber tout seul, il est préférable de le caler de manière à le maintenir en place pour travailler en toute sécurité.

Dépose du système de réglage par leviers (avant 1967) :



Coté gauche



Coté droit

Retirer la vis de fixation du levier d'ancrage. Sur le schéma on peut voir l'utilisation d'un outil spécifique permettant de contrebalancer la tension de la barre de torsion mais à ma connaissance cet outil est superflu car le peu de tension restante peut être facilement contrebalancée à la main en tirant par l'extrémité du bras.

Répéter cette opération du coté droit.

Attention : noter la position du trou de fixation de la vis pour chacun des leviers d'ancrage.

Dépose du système de réglage par cames (1967 à juillet 1977) :



Coté gauche



Coté droit

Commencer par débander la barre de torsion en tournant la came de réglage à l'aide de la tête hexagonal. Retirer ensuite la came de réglage en la dévissant complètement.

Répéter cette opération du coté droit.

Attention : Noter la position des cames de réglage avant d'effectuer le débandage.

Dépose des vis des paliers intérieur

Cas des trains à réglage par leviers ou cames (avant 1977) :



Coté gauche



Coté droit

Retirer les écrous des paliers intérieurs des barres de torsion puis retirer les vis.

Les vis peuvent être bloquées à cause du poids du bras, si nécessaire soulager les vis en levant légèrement le bras correspondant à la main ou avec un cric.

Cas des trains à paliers d'ancrages fixe :



Coté gauche



Coté droit

Retirer les écrous des paliers intérieurs des barres de torsion puis retirer les vis.

Les vis peuvent être bloquées à cause du poids du bras, si nécessaire soulager les vis en levant légèrement le bras correspondant à la main ou avec un cric.

Dépose des vis des paliers extérieur



Coté gauche



Coté droit

Retirer les écrous des paliers extérieurs puis retirer les vis (extrémités des longerons arrière).

Dépose du bras



Retirer la ou les cale(s) de maintien et le train devrait tomber relativement tout seul (mais généralement la rouille continue de le garder en place et il faut l'aider un peu à sortir).

Attention : pour le bras coté limiteur de freinage (gauche généralement) prendre soin lors de la dépose du train à ce que le limiteur reste en place sans tirer sur les durites rigides. Par sécurité il est aussi possible de le retirer complètement.

Repose du train arrière

Procéder dans le sens inverse de la dépose en respectant le réglage des leviers d'ancrage ou des cames qui a évidemment été soigneusement consigné au moment de la dépose. Dans le cas contraire il faut procéder à un réglage des barres de torsion :

- Réglage des barres de torsion pour modèles à cames de réglages (1967 - 1977)
- Réglage des barres de torsion arrière pour modèles à paliers d'ancrage fixe (depuis 1977)

Repose du tambour :



Garnir le roulement de graisse avant la repose du tambour.



Reposer le tambour en prenant soin de ne pas abimer le joint d'étanchéité et garnir l'intérieur de graisse à roulement.



Repositionner le roulement extérieur, puis la rondelle et l'écrou.



Serrer l'écrou en tournant le tambour à la main et lorsqu'il devient dur à tourner desserrer l'écrou de 1/4 de tour.

Remettre ensuite le frein d'écrou et la goupille.



Remplir le bouchon de moyeu avec de la graisse à roulement et le remettre en place.

Remarque : Il est conseillé de contrôler le serrage au bout de quelques kilomètres le temps que tout ce petit monde se mette correctement en place.

Couple de serrage :

vis des leviers d'ancrage ou vis des cames : 75 N.m

Vis des paliers intérieur et extérieur (réglage par levier) : 30 N.m

Vis des paliers intérieur et extérieur (réglage par cames et paliers d'ancrage fixe) : 25 N.m

La4LdeSylvie.fr - Conçu via le CMS Joomla! par *Ponpon*
Plan du site : [HTML](#) - [XML](#) - [Images](#)