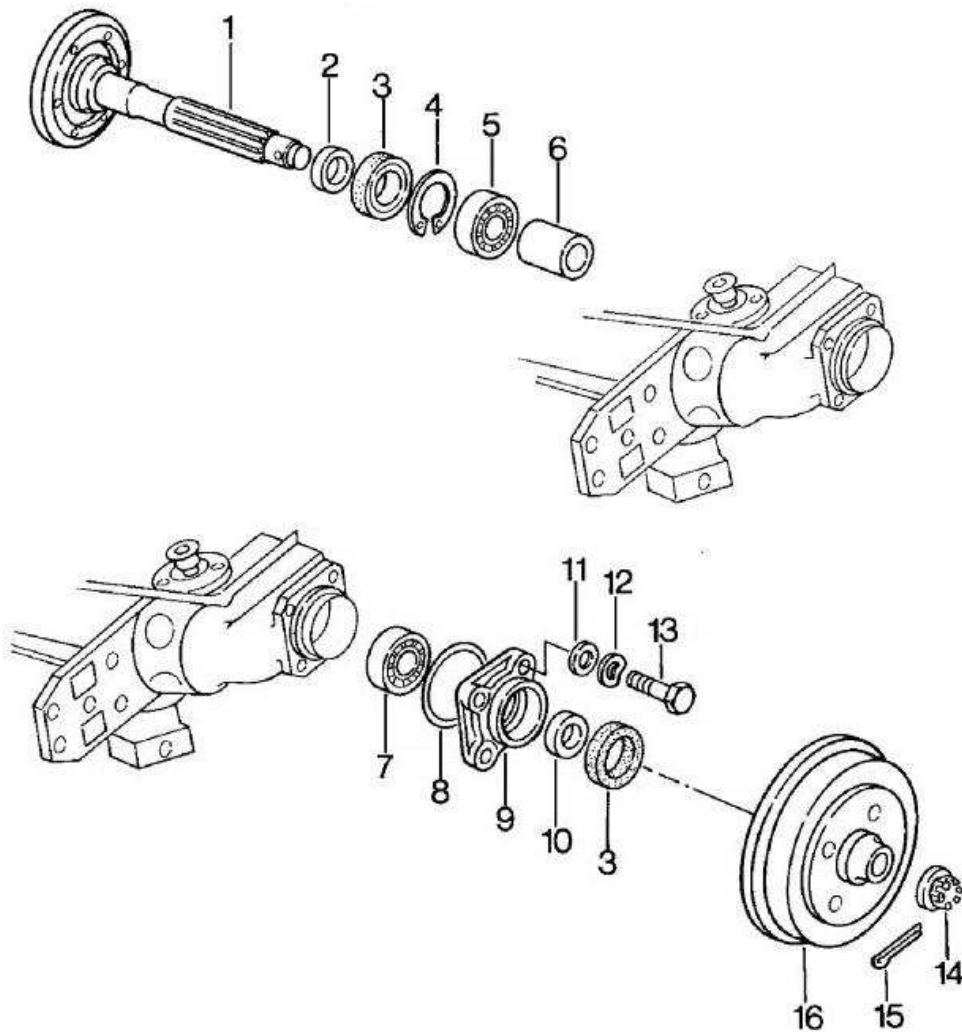




FICHE TECHNIQUE DU CLUB 924-944-968

Modele	Moteur	Rubrique	Auteurs
924	2.0 L	ROULEMENTS	J.MULET/P. LE CORRE

REPLACEMENT DES ROULEMENTS ARRIERE

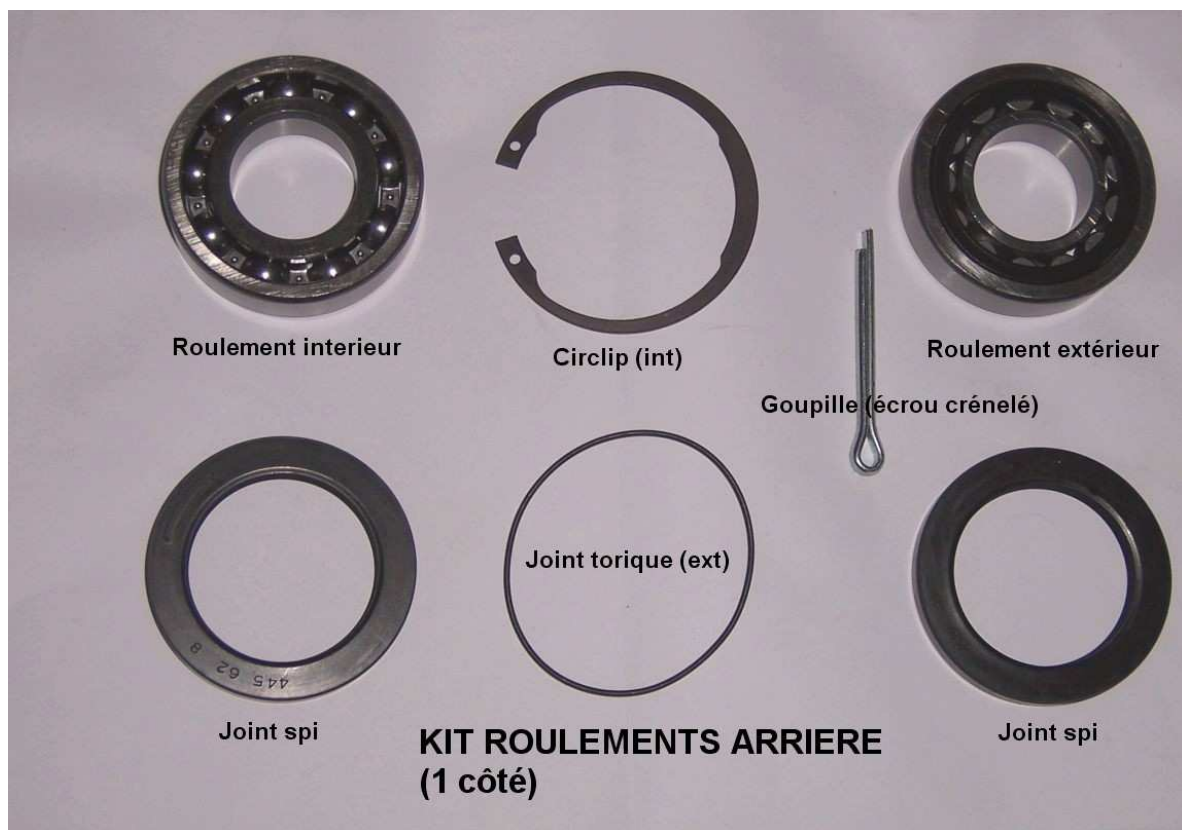


1	axe	9	Cage du joint spi
2	Cale d'étanchéité	10	Cale d'étanchéité
3	Joints spi	11	rondelle
4	circlip	12	rondelle
5	Roulement à bille	13	vis
6	Cale intermédiaire	14	Ecrou crénelé
7	Roulement à galets	15	goupille
8	Joint torique	16	tambour

OUTILLAGE

- * douille 36 mm, mieux une douille de clé à choc plus solide ou la douille à carré de 19 mm (camion)
- * douille camion de 46 (62 mm) pour pousser le roulement intérieur.
- * clé Torx XZN (12 pointes) 8 mm obligatoire pour démonter les cardans
- * une pince à circlips
- * 2 chandelles
- * Cric roulant
- * un petit jet en bronze pour chasser les roulements
- * un pot de graisse à roulements
- * à la commande du kit de roulement vous pouvez ajouter l'écrou crénelé.

Un conseil : démontez le tambour avant de commander vos pièces, s'il est hors cote (231,5 mm soit 1,5 mm d'usure) ou très marqué, vous devrez changer les deux ainsi que les garnitures de frein, Cup Spirit fait un kit très avantageux – roulements, tambours, garnitures, pistons de frein, ressorts – 300€ pour les deux roues.



DEMONTAGE :

- 1 – mettez des cales (devant ET derrière) les roues avant.
- 2 – desserrez les écrous des roues.
- 3 – desserrez les 6 vis du cardan côté roue.
- 4 – mettez le train arrière sur chandelles.
- 5 – démontez les roues
- 6 – serrez le frein à main (pour le démontage de l'écrou crénelé).
- 7 – retirez la goupille de l'écrou crénelé.
- 8 – maintenant c'est la partie la plus difficile pour arriver à desserrer l'écrou crénelé de l'axe (36 mm). La raison est que cet écrou a été serré entre 300 et 400 Nm, de plus avec le temps, l'assemblage a rouillé ce qui augmente la difficulté. Notre outillage n'est pas prévu pour un tel effort, on peut avoir recours à l'outillage « camion » carré de 19 mm mais quelque fois ce n'est pas suffisant.

Suite à mon expérience, après le WD40, la clé à choc, burin, chauffage (un peu) , cassé mon carré de 12.5, argument final le prix de l'écrou (15€), j'ai coupé l'écrou à la disqueuse (1 mm au dessus de l'axe). De toute façon il aura été tellement « martyrisé » qu'il faudra le changer.



Une autre solution, voir un ami (ou un mécanicien complaisant) qui est équipé, vous desserrez l'écrou chez lui, et vous le remontez avec un peu de graisse et un serrage raisonnable pour retourner finir le travail chez vous, ne pas oublier de remettre la goupille.

Tentez l'opération si par chance !!! – placez la douille de 36 mm sur l'écrou, installez le carré avec la barre ajoutez une rallonge de 50 cm, la barre doit être positionnée horizontale, parallèle au sol, placez un cric sous l'extrémité de la barre et levez doucement, c'est le poids de la voiture qui doit faire le travail, si ça ne vient pas, (c'est la voiture qui se lève) n'insistez pas trop et coupez l'écrou - ATTENTION l'opération avec le cric est dangereuse, pour vous et aussi pour la voiture, si la douille ou la barre se décroche.

La position de la barre est importante, vers l'arrière pour le côté gauche et vers l'avant pour le côté droit.

9 – une fois l'écrou retiré (ouf !), desserrez le frein à main et tirez le tambour vers vous. Ne pas utiliser un marteau pour sortir le tambour, la fonte est très fragile, prenez un maillet en caoutchouc ou en téflon Si le tambour est très usé il est possible que les mâchoires ne soient pas suffisamment rentrées pour échapper la bordure qui s'est créée, il faut donc desserrer le réglage du frein à main..

10 – démontez le cardan de l'axe, protégez le avec un sac plastique et attachez le pour éviter qu'il pende et laisse la place pour retirer l'axe.

11 – côté gauche, il faudra débrider le silencieux final pour le baisser, car il va gêner la sortie de l'axe.

12 – repoussez l'axe à l'aide d'un maillet, récupérez les cales d'étanchéité des joints spi.

13 – retirez les 4 vis qui tiennent la cage du joint spi extérieur.

14 – retirez les deux joints spi, pas facile, mais ne seront pas réutilisables.

15 – retirez le roulement extérieur en le chassant de son logement avec un jet en bronze

16 – retirez la cale interne (tube) et nettoyez-la soigneusement pour enlever la vieille graisse.

17 – retirez le circlip du roulement intérieur.

18 – chassez le roulement intérieur de son logement, vous pouvez utiliser pour cela une douille au bout de la petite rallonge.

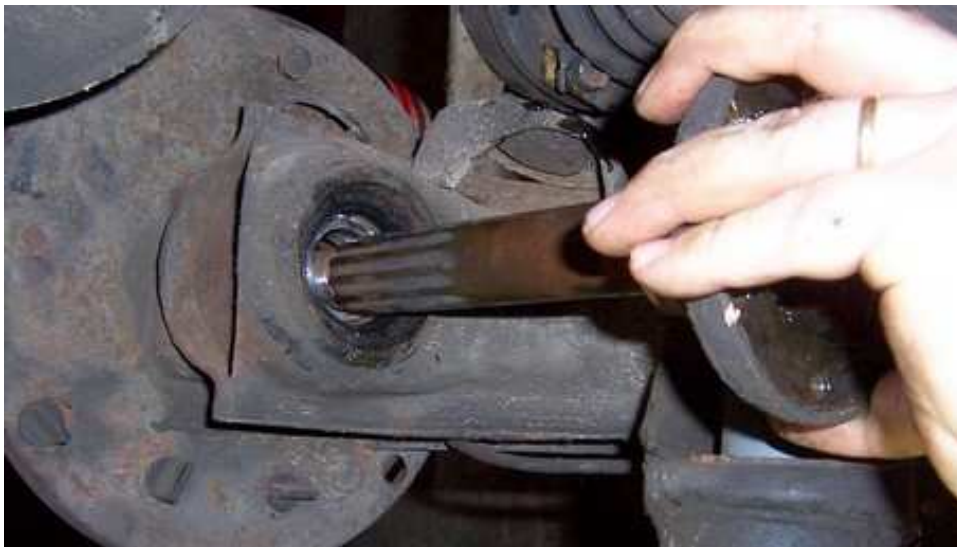
19 – nettoyez et graissez les pièces à remonter, axe, cales, cale intermédiaire, l'intérieur du bras de suspension (logement des roulements).

REMONTAGE.

- 1 - Graissez copieusement les roulements
- 2 - Placez le roulement intérieur dans son emplacement, vous pouvez utiliser une douille du diamètre du roulement (62 mm, c'est le diamètre de la douille de 46, clé camion) pour le pousser au marteau (gentiment) en faisant attention de ne pas le pousser de travers.
- 3 - Placez le circlip, puis le joint spi, face lisse vers l'extérieur.



- 4 – Placez la cale d'étanchéité du joint spi sur l'axe nettoyé et graissé, partie chanfreinée côté joint spi, engagez l'axe et poussez-le en place.



5 - Par l'extérieur bourrez le bras de graisse neuve.

6 - Placez la cale interne sur l'axe et poussez-là dans la cavité.

7 - Placez le roulement extérieur (bourré de graisse) dans son emplacement, en faisant attention de ne pas le pousser de travers.



8 - Placez le petit joint torique dans la cage du joint spi extérieur en le collant avec de la graisse, remontez la cage, serrage 45 Nm.

9 - Mettez le joint spi en place, face lisse à l'extérieur.



10 - Glissez la cale d'étanchéité du joint spi sur l'axe, partie chanfreinée côté joint spi et poussez le dans le joint spi.

11 - remettez le tambour en place, serrez le frein à main et remettez l'écrou crénelé, serrage 300 Nm ,si vous avez une clé dynamométrique de cette capacité, si non, serrage « raisonnable » avec la clé camion avec le bras allongé à un mètre (voir la fiche ROULEMENTS/COUPLE DE SERRAGE). Continuez à serrer de façon à avoir l'orifice dégagé pour mettre la goupille, mettez la goupille.

12 - remontez le cardan après l'avoir bourré de graisse neuve , serrage des vis 42 Nm

13 - remontez la roue.