

IV - PONT

Les véhicules Renault VI B80, B90, B110 sont équipés d'un pont arrière à simple réduction. Le couple conique et le boîtier du différentiel font partie intégrante du carter de pont, la précharge des roulements du pignon d'attaque est réalisée par une rondelle. Le différentiel comprend deux satellites et le réglage de la précharge des roulements est obtenu par un écrou.

CARACTERISTIQUES

Identification des couples et rapports de ponts

Châssis	Couples	Rapports
B80 - 35/45 (Fourgon et châssis cabine)	8 x 39 9 x 39	4,87 (série) 4,33
B90 - 35/50 (Châssis cabine)	8 x 39 9 x 39	4,87 4,33 (série)
B90 - 35/50 (Fourgon)	9 x 39	4,33
B90 - 60 (Châssis cabine)	8 x 41 9 x 41	5,12 4,56 (série)
B110 - 35/50 (Fourgon et châssis cabine)	9 x 39 10 x 39	4,33 (série) 3,9
B110 - 60 (Châssis cabine)	8 x 41 9 x 41 10 x 41	5,12 4,56 (série) 4,1

Type : 569-39.

Distance conique : 75 + 0,03 mm.

Précharge des roulements neufs du pignon d'attaque (sans joint) : 1,25 à 2,25 Nm.

Précharge des roulements neufs du différentiel : 1,5 à 2,5 Nm.

Epaisseur des rondelles pour régler la précharge des roulements du pignon d'attaque : 4 à 6 mm.

Epaisseur des rondelles pour régler la distance conique : 4,6 à 6 mm.

Jeu d'engrènement pignon d'attaque/couronne : 0,10 à 0,20 mm.

Dimensions des roulements du pignon d'attaque :

— Avant : 35 x 72 x 24,25 mm.

— Arrière (côté pignon) : 45 x 90 x 32 mm.

Dimensions de la bague d'étanchéité du pignon d'attaque : 72 x 50 x 10 mm.

Dimensions des roulements du différentiel :

— Côté couronne : 50 x 82 x 26 mm ;

— Côté écrou : 50 x 82 x 21,5 mm.

Dimensions des roulements de moyeux :

— Extérieur : 50 x 80 x 20 mm.

— Intérieur : 55 x 90 x 23 mm.

Dimensions des bagues d'étanchéité de moyeux :

— Extérieure : 44 x 85 x 10 mm.

— Intérieure : 80 x 100 x 10 mm.

Jeu latéral des moyeux : 0,02 à 0,10 mm.

ENTRETIEN

Capacité du carter : 3 l.

Qualité de l'huile :

— Huiles Renault : EP 80 W ou EP 90.

— Normes Internationales : MIL-L 2105/B/C/D ; API GL4/GL5 : 80 W 90 ou 80 W 90 - 80 W 85 W.

Vidange : tous les 60 000 km.

COUPLES DE SERRAGE (Nm)

Ecrou du pignon d'attaque : 300.

Vis de la couronne : 180.

Vis des chapeaux de paliers (filets enduits de Loctite 542) : 110.

Vis de fixation de la calotte : Ø 8 mm : 25 - Ø 10 mm : 50.

Ecrou de fixation du moyeu : 150, ensuite le desserrer de 60°.

Vis des arbres de roues (filets enduits de Loctite 549) : 90.

Ecrous de fixation des roues (Ø 18 mm) : 1^{re} phase 270 - 2^e phase 360.

CONSEILS PRATIQUES

DEPOSE DU CORPS DU PONT

Pour intervenir sur le mécanisme du pont arrière, il est recommandé de déposer ce dernier du dessous du véhicule.

• Débrancher le câble du frein à main du côté du réglage.

• Désaccoupler la commande du correcteur de freinage ensuite débrancher le flexible de la tuyauterie de frein. Il est recommandé d'obturer l'orifice de cette tuyauterie sous peine de vider complètement le circuit hydraulique.

• Déposer les boulons de fixation inférieure des amortisseurs.

• Déposer les fixations de la barre stabilisatrice.

• Débrancher l'arbre de transmission côté pont et l'attacher.

• Déposer les brides de fixation des ressorts arrière.

• Placer sous le plateau d'entraînement un cric rouleau et le mettre en légère pression.

• Soulever la partie arrière du véhicule, faire attention que le nez du pont ne bascule pas vers le bas. Continuer de soulever le véhicule, dégager le pont du dessous, rabaisser le véhicule et le faire reposer sur deux chandelles.

POSE DU CORPS DE PONT

• Soulever la partie arrière du véhicule, dégager les chandelles, présenter l'ensemble du pont avec ses roues sous le véhicule.

• Centrer le pont par rapport aux ressorts de suspension arrière. Descendre doucement la partie arrière du véhicule tout en centrant le pont sur les étoquiaux des ressorts.

• Fixer les brides des ressorts, serrer les écrous au couple.

• Accoupler l'arbre de transmission et serrer les boulons. Fixer la partie inférieure des amortisseurs avec les boulons.

• Brancher la barre stabilisatrice.

• Retirer le bouchon de la tuyauterie mis en place provisoirement au démontage, rebrancher le flexible.

• Accoupler la commande du correcteur de freinage et rebrancher le câble du frein à main.

• Purger le circuit des freins, régler le frein à main et éventuellement, le correcteur de freinage.

• Vérifier le niveau d'huile dans le carter de pont et le parfaire si nécessaire.

DEMONTAGE DU MECANISME

Le démontage du mécanisme peut être effectué sans que le corps de pont soit déposé du véhicule.

• Vidanger le pont.

• Débrancher la transmission.

• Déposer les arbres de roues.

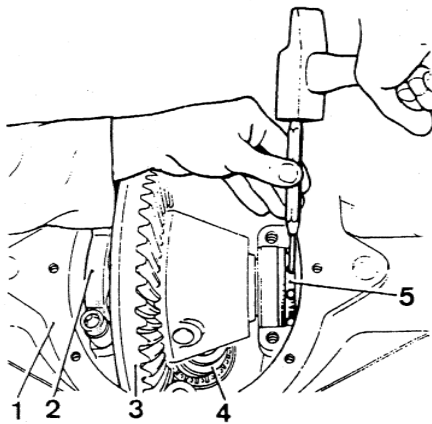
• Déposer la calotte du pont.

Nota : La calotte du pont est fixée par onze vis, neuf vis ont un diamètre de 8 mm et une longueur de 14 mm, les deux autres ont un diamètre de 10 mm et une longueur de 16 mm, la vis de 10 mm située sur le côté droit de la calotte assure l'immobilisation de l'écrou à créneaux pour le réglage des roulements du différentiel.

• Repérer les chapeaux de paliers.

• Commencer par déposer le chapeau qui est à l'opposé de la couronne puis, à l'aide d'un poinçon dévisser l'écrou de réglage des roulements du boîtier de différentiel.

• Déposer l'autre chapeau de palier (côté couronne), dégager l'en-



Dépose de l'ensemble du différentiel. Après avoir déposé le chapeau de palier (côté opposé à la couronne), dévisser l'écrou à créneaux (5)

1. Corps de pont - 2. Chapeau de palier - 3. Couronne - 4. Pignon d'attaque - 5. Ecou à créneaux pour régler la précharge des roulements du différentiel

semble du différentiel de l'intérieur du carter de pont.

- Immobiliser le plateau d'entraînement par rapport au pignon d'attaque puis l'extraire.
- Chasser le pignon d'attaque vers l'intérieur du corps de pont.
- Récupérer du pignon d'attaque : la rondelle pour le réglage de la précharge des roulements, extraire le roulement avant.

A l'intérieur du corps de pont : extraire la bague d'étanchéité et chasser le roulement (avec la bague extérieure), extraire la cage extérieure du roulement arrière, récupérer la cale pour le réglage de la distance conique ainsi que le déflecteur.

DIFFERENTIEL

Sur ce modèle de pont, le boîtier du différentiel est composé de deux parties : une partie du boîtier comprend le planétaire droit et les satellites, la seconde partie, solidaire de la couronne reçoit le planétaire gauche. L'axe des satellites est immobilisé par des billes maintenues par deux vis de la couronne (voir figure).

- Commencer par extraire les roulements à rouleaux coniques. Attention, ceux-ci ne sont pas identiques entre les deux côtés.
- Immobiliser le boîtier entre les mordaches d'un étau de manière que les têtes des vis soient orientées vers le haut.
- Déposer les vis et désaccoupler la couronne du boîtier.
- Récupérer la rondelle de butée et le planétaire.

- Desserrer le boîtier de l'étau, le retourner d'un demi-tour afin de dégager les deux billes servant à immobiliser l'axe des satellites.

- Chasser l'axe de l'intérieur du boîtier, récupérer les satellites et retirer le second planétaire avec sa rondelle de butée.

- Nettoyer les pièces et vérifier leur état.

Au montage, placer le boîtier du différentiel entre les mordaches de l'étau (les taraudages des logements de vis vers le haut).

- Lubrifier la rondelle bakélisée de butée du planétaire, l'engager dans le boîtier de façon que la rainure assurant la lubrification soit vers le haut.

- Engager le planétaire dans le boîtier.

- Lubrifier les satellites, les placer sur le planétaire de sorte que leurs orifices correspondent à ceux du boîtier.

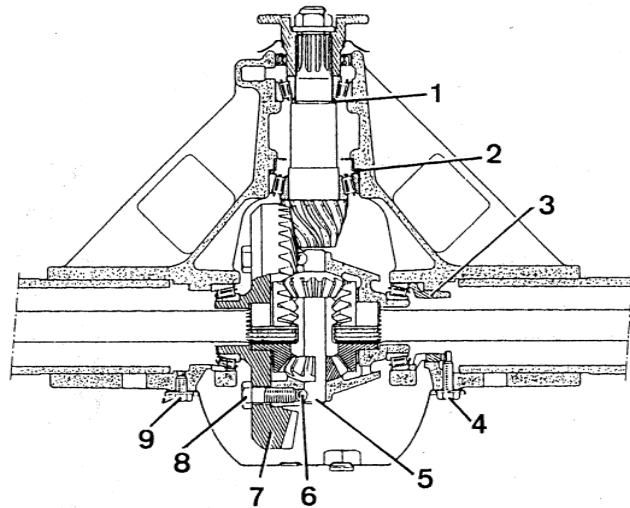
- Présenter l'axe des satellites sur le boîtier en orientant ses rainures vers le haut.

- Engager cet axe dans le boîtier puis dans les satellites en veillant toujours à son orientation.

- Placer les billes dans les taraudages.

- Placer le second planétaire sur les satellites ensuite engager la seconde rondelle bakélisée de butée de ce dernier (la rainure assurant la lubrification doit être du côté du planétaire).

- Présenter la couronne sur le boîtier afin de faire correspondre les orifices, l'engager sur ce dernier. Mon-



Coupe du pont arrière

1. Rondelle pour le réglage de la précharge des roulements du pignon d'attaque - 2. Rondelle pour le réglage de la distance conique - 3. Ecou à créneaux pour le réglage de la précharge des roulements du boîtier de différentiel - 4. Vis épaulée (\varnothing 10 mm) permettant de freiner l'écrou à créneaux (3) - 5. Axe des satellites - 6. Bille pour immobiliser l'axe des satellites - 7. Couronne - 8. Vis de fixation de la couronne - 9. Vis de position de la calotte (\varnothing 8 mm)

ter des vis neuves et les serrer au couple.

- Monter les roulements à rouleaux coniques sur le boîtier du différentiel.

Attention : Ces roulements doivent être chauffés à la température de 100° C et ne sont pas identiques, celui placé du côté de la couronne a une épaisseur (avec sa cage) de 26 mm tandis que l'autre placé du côté du boîtier ne mesure que 21,5 mm.

REGLAGE DE LA PRECHARGE DES ROULEMENTS DE DIFFERENTIEL

Ce réglage doit être effectué avant le montage du pignon d'attaque. La précharge est obtenue par l'intermédiaire de l'écrou à créneaux.

- Placer les cages extérieures sur les roulements à rouleaux coniques du boîtier de différentiel.

Si l'écrou à créneaux assurant le réglage de la précharge des roulements a été déposé, le remettre en place.

- Placer l'ensemble du boîtier de différentiel dans le carter de pont, vérifier que les cages extérieures des roulements reposent correctement dans les portées.

- Placer les chapeaux de paliers suivant les repères, serrer légèrement les vis de fixation.

- Rapprocher légèrement l'écrou à créneaux.

- Enrouler une ficelle plusieurs fois autour du boîtier de différentiel et accrocher un peson sur l'extrémité libre de cette dernière.

- Exercer une traction sur celui-ci tout en relevant la valeur.

Si les roulements sont neufs et que la précharge est insuffisante, agir sur l'écrou à créneaux jusqu'à obtenir la valeur préconisée.

Par contre si la précharge est trop importante avec des roulements neufs, éloigner de ces derniers l'écrou afin d'obtenir la valeur indiquée.

Nota : Il ne faut pas tenir compte du couple élevé dès le départ car celui-ci provient du décollement et de l'inertie des pièces ; d'autre part, il est recommandé de s'approcher au plus près de la valeur maxi.

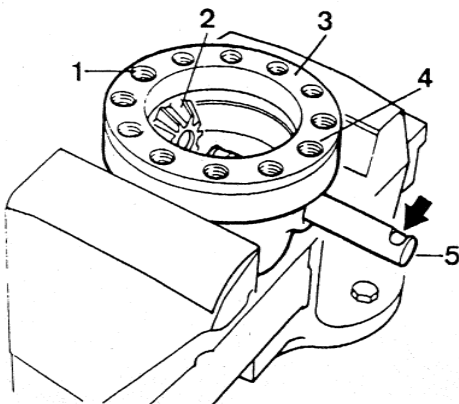
Après ce réglage, repérer l'écrou à créneaux, déposer les chapeaux de paliers et retirer l'ensemble du différentiel qui sera remis définitivement dans le carter après avoir réglé la distance conique et la précharge des roulements du pignon d'attaque.

PIGNON D'ATTAQUE

Le pignon d'attaque ne peut être déposé qu'après avoir retiré l'ensemble du différentiel.

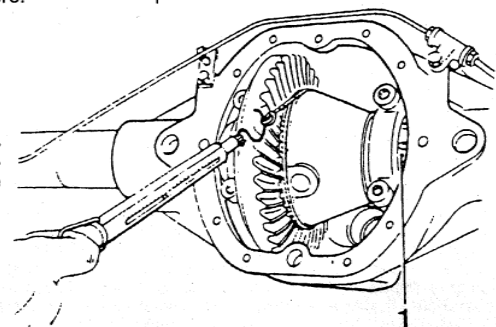
Si les roulements à rouleaux coniques doivent être remplacés, il est nécessaire de déposer les cages extérieures des roulements qui sont restées dans le carter du nez de pont. Récupérer la cale de réglage de la distance conique.

- Déposer l'entretoise sur le pignon d'attaque et extraire le roulement arrière.



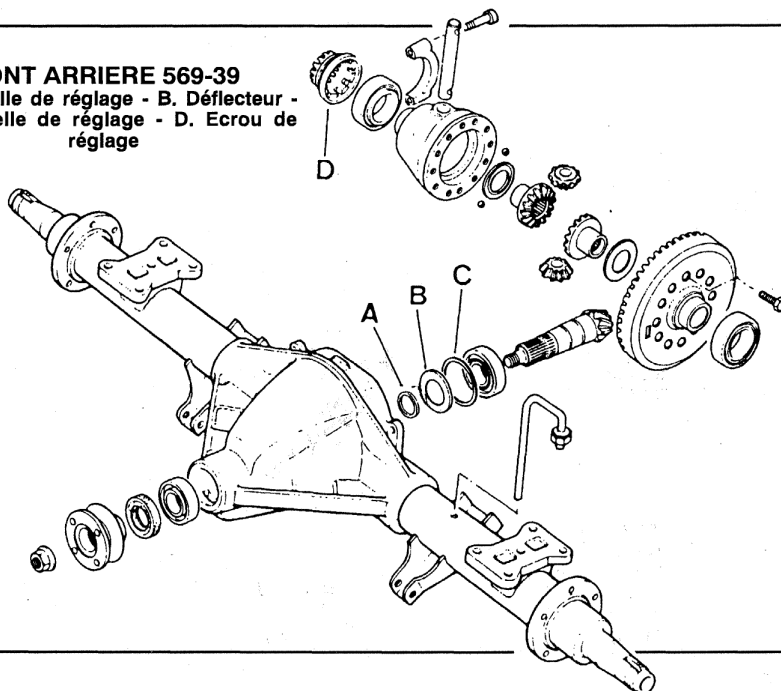
Sens de montage de l'axe des satellites dans le boîtier du différentiel. La flèche indique la rainure usinée sur chaque extrémité de l'axe destinée à recevoir les billes assurant son immobilisation 1. et 4. Orifices recevant les billes ainsi que les vis de la couronne - 2. Satellite - 3. Boîtier du différentiel - 5. Axe des satellites.

Contrôle de la précharge des roulements du boîtier de différentiel
1. Ecou de réglage



PONT ARRIERE 569-39

A. Rondelle de réglage - B. Déflexeur -
C. Rondelle de réglage - D. Ecrou de
réglage



REGLAGE DE LA DISTANCE CONIQUE

Sur ce pont, la distance conique est réglée en plaçant une ou plusieurs cales d'épaisseurs entre la cage extérieure du roulement arrière du pignon d'attaque et le carter de pont.

Cette opération se réalise à l'aide de cimblots et d'une barre rectifiée, outillage préconisé par le constructeur.

Si les cages extérieures des roulements du pignon d'attaque ont été déposées, commencer par placer la cage du roulement avant, ensuite placer dans le carter du nez de pont la cale de réglage de la distance conique puis engager la cage du roulement arrière.

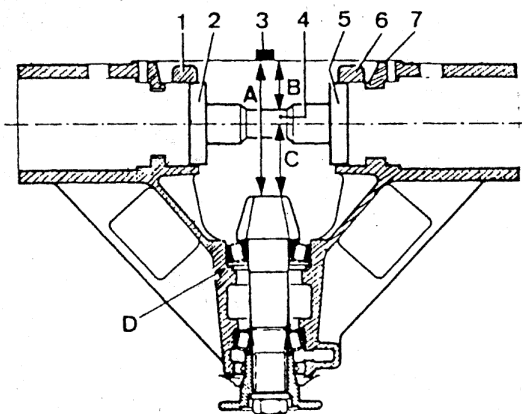
- Monter le roulement arrière sur le pignon d'attaque et engager provisoirement sur ce dernier la rondelle usagée pour le réglage de la précharge des roulements.
- Introduire le pignon d'attaque dans le carter du nez de pont (comme un

montage définitif, placer le roulement avant, engager le plateau d'entraînement sur l'extrémité du pignon d'attaque et serrer l'écrou.

- Poser les cimblots dans les demi-logements des roulements du boîtier de différentiel puis placer les chapeaux de palier selon leur repère.
- Placer la règle rectifiée faisant partie de l'outillage sur le plan de joint du carter de pont.
- Relever la distance « A » entre l'extrémité du pignon d'attaque et le dessous de la règle rectifiée (3).
- Mesurer le diamètre de l'axe des cimblots et le diviser par deux pour obtenir le rayon.
- Mesurer la distance « B » entre le dessous de la règle rectifiée et le dessous de l'axe.
- Faire la différence « A - B » et ajouter le rayon de l'axe.

Exemple

- Distance « A » entre l'extrémité du pignon d'attaque et le dessous de la règle rectifiée.



Coupe schématique du pont pour le réglage de la distance conique avec l'outillage spécial

A. Distance entre le dessous de la règle et l'extrémité du pignon - B. Distance entre le dessous de la règle et le dessous de l'axe - C. Distance conique - D. Cale pour le réglage de la distance conique - 1. et 6. Chapeaux de paliers - 2. et 5. Cimblots - 3. Règle rectifiée - 4. Axe des cimblots - 7. Plan de joint du carter de pont

déterminée ci-dessus, déposer la règle rectifiée et les cimblots.

- Déposer le plateau d'entraînement, récupérer la rondelle plate.
- Chasser le pignon d'attaque vers l'intérieur du carter de pont et récupérer le roulement avant et la rondelle de réglage.
- Laisser le roulement arrière sur le pignon d'attaque.
- Chasser la cage du roulement arrière vers l'intérieur du corps de pont.
- Commencer par placer le déflexeur, ensuite placer la rondelle de réglage qui a été déterminée pour régler la distance conique et remettre en place la cage du roulement arrière.
- Engager le pignon d'attaque avec le roulement dans le carter de pont.
- Placer une rondelle de réglage neuve qui vient en butée sur l'épaule de l'arbre.
- Monter le roulement avant. Ne pas mettre en place pour l'instant la bague d'étanchéité.
- Engager le plateau d'entraînement, placer la rondelle plate et serrer l'écrou au couple.

REGLAGE DE LA PRECHARGE DES ROULEMENTS DU PIGNON D'ATTAQUE

Le réglage de la précharge des roulements s'effectue sans la bague d'étanchéité et sans le boîtier du différentiel. Il est obtenu à partir d'une entretoise placée sur l'arbre du pignon d'attaque qui ne doit jamais être réutilisée et ne doit pas recevoir de cales pour compenser sa hauteur.

- Enrouler une ficelle sur le moyeu du plateau d'entraînement et accrocher un peson sur l'extrémité libre de celle-ci.
- Exercer une traction sur ce dernier pour entraîner en rotation le pignon d'attaque et relever la valeur qui doit se situer entre 1,25 et 2,25 Nm lorsque les roulements sont neufs.

Si les roulements sont neufs et que la précharge relevée est inférieure à la tolérance que nous venons d'indiquer, remplacer l'entretoise par une autre d'une hauteur inférieure.

Dans le cas d'une précharge supérieure à la tolérance indiquée (toujours avec des roulements neufs), remplacer l'entretoise par une autre d'une hauteur supérieure.

Nota : Il ne faut pas tenir compte de la force élevée au départ qui provient du décollement et de l'inertie des pièces.

Lorsque ce contrôle est effectué, déposer le plateau d'entraînement, monter la bague d'étanchéité dans son logement (lubrifier la lèvre, pour

- Distance « B » entre le dessous de la règle et le dessus de l'axe.
- Distance de l'axe (4) des cimblots :

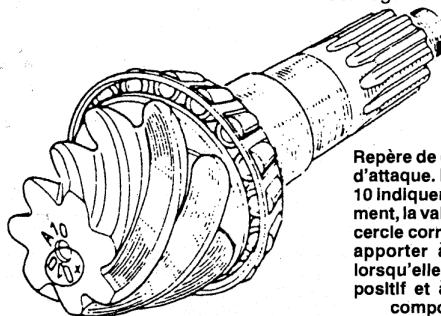
— Distance conique : 75 mm. Si après le relevé des cotes, la distance conique correspond à la valeur réelle, aucune correction ne sera apportée à la cale (D) assurant le réglage de la distance conique.

Par contre, si la valeur est inférieure ou supérieure à la distance conique, il est nécessaire de déposer le pignon d'attaque et la cage du roulement arrière pour pouvoir remplacer la cale de réglage par une plus ou moins épaisse par rapport à celle qui y était placée auparavant.

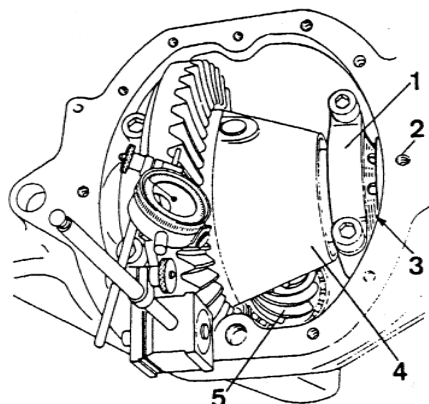
Important : Parfois, il peut arriver que la distance conique réelle soit supérieure ou inférieure à 75 mm. Cette correction est alors marquée sur l'extrémité du pignon d'attaque et est donnée en centième de mm, la valeur peut être précédée du signe positif (+) ou du signe (-). Dans l'exemple choisi, la distance conique réelle devra être de $75 + 0,10$ mm ou $75 - 0,10$ mm. Corriger éventuellement, la position du pignon d'attaque en remplaçant la cale placée sous la cage du roulement arrière par une plus ou moins épaisse.

ASSEMBLAGE DU PIGNON D'ATTAQUE

- L'épaisseur des cales assurant la distance conique à régler ayant été



Repère de correction sur le pignon d'attaque. La lettre A et les chiffres 10 indiquent les repères d'appariement, la valeur + 0,10 entourée d'un cercle correspond à la correction à apporter à la distance conique lorsqu'elle est précédée du signe positif et à soustraire lorsqu'elle comporte le signe négatif



Contrôle du jeu d'engrènement
1. Chapeau de pignon - 2. Orifice de la vis épaulée (avant le serrage définitif des vis de chapeau de pignons, s'assurer qu'un crâneau femelle de l'écrrou soit en face de l'orifice de la vis) - 3. Ecrrou à crâneaux - 4. Boîtier du différentiel - 5. Pignon d'attaque

le sens de montage, se reporter à la coupe du pont).

- Lubrifier les cannelures de l'arbre du pignon d'attaque avec de la graisse Molykote BR2, remonter le plateau d'entraînement sur le pignon d'attaque, placer la rondelle plate.
- Choisir un écrou neuf et enduire ses filets de Loctite Frenbloc, le serrer au couple de 30 Nm.
- S'assurer que le pignon d'attaque tourne sans point dur.

POSE DU BOITIER DE DIFFERENTIEL DANS LE CARTER

Le pignon d'attaque étant définitivement en place, présenter l'ensemble du différentiel avec les cages extérieures des roulements dans le carter de pont. Placer les chapeaux de paliers suivant leur repère.

- Remplacer les vis usagées des chapeaux de paliers par des vis neuves, enduire le filetage de ces vis de Loctite Frenbloc, les mettre en place sans les serrer.
- Rapprocher l'écrou à crâneaux à la position qu'il avait lors du réglage de la précharge des roulements du boîtier de différentiel. Faire correspondre un crâneau femelle en face de l'orifice de la vis épaulée.
- Serrer progressivement les vis des chapeaux de paliers au couple.
- Vérifier le jeu d'engrènement qui doit être compris entre 0,10 et 0,20 mm.

Important : Si le jeu d'engrènement du couple conique est insuffisant ou trop important, il ne faut pas essayer de le modifier en agissant sur l'écrou à crâneaux car celui-ci détermine exclusivement la précharge des roulements et, dans ce cas, le réglage de ces derniers s'en trouverait compromis. Les seules anomalies qui risquent d'en être la cause peuvent provenir d'une distance conique mal réglée, d'un

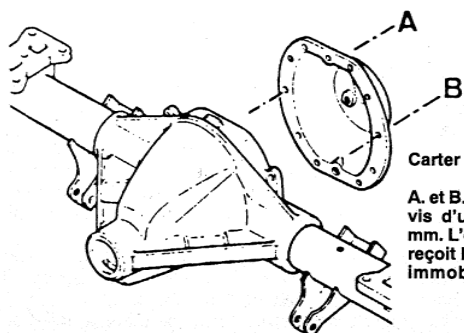
emilage de pièces sur le pignon d'attaque ou sur le boîtier de différentiel incorrect ou encore d'une légère déformation du pont suite à un accident.

- S'assurer que le crâneau femelle de l'écrou de réglage est en face de l'orifice de la vis épaulée, sinon modifier légèrement la position de l'écrou.
- Enduire les plans de joints du carter et du couvercle arrière de pâte d'étanchéité genre Silicomet. Poser le couvercle arrière sur le carter de façon que le bouchon de vidange soit vers le bas.
- Serrer les vis d'un diamètre de 8 mm et au nombre de neuf au couple de 25 Nm, les deux autres vis de 10 mm de diamètre seront serrées au couple de 50 Nm.

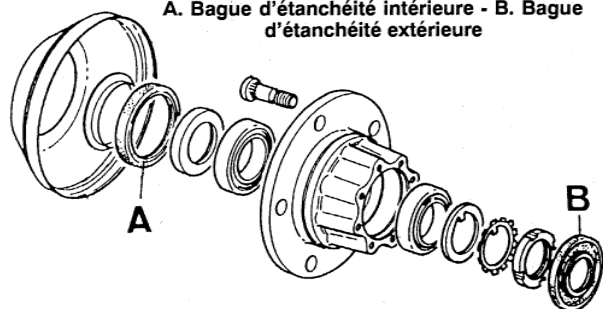
Nota : La vis située sur le côté droit de la calotte du pont est épaulée et assure l'immobilisation de l'écrou à crâneaux.

MOYEURS ARRIERE

Les moyeux arrière sont montés sur les trompettes du corps de pont par l'intermédiaire de deux roulements à rouleaux coniques placés en opposition. L'étanchéité est réalisée par deux bagues à lèvres logées à chaque extrémité du moyeu. La bague d'étanchéité extérieure est placée dans le moyeu, en affleurement, sa lèvre porte sur l'extrémité de la trompette du corps de pont. La bague d'étanchéité intérieure est logée dans un fraisage prévu à cet usage, la lèvre porte sur une bague rapportée sur la trompette de pont. Le réglage du moyeu est réalisé par un écrou à crâneaux immobilisé par un arrêtoir.



Carter et calotte du pont arrière
A. et B. Emplacement des vis d'un diamètre de 10 mm. L'emplacement « A » reçoit la vis épaulée pour immobiliser l'écrou à crâneaux.



MOYEU DE ROUE ARRIERE
A. Bague d'étanchéité intérieure - B. Bague d'étanchéité extérieure

DEPOSE D'UN MOYEU

- Soulever la partie arrière du véhicule et la faire reposer sur deux chandelles.
- Déposer les roues.
- Dérégler le frein à main et les excentriques des segments.
- Déposer le demi-arbre de roue.

A l'aide d'un tournevis extraire la bague d'étanchéité extérieure du moyeu.

- Défreiner l'écrou de réglage, ensuite déposer ce dernier, récupérer l'arrêtoir et la rondelle d'appui.
- Actionner le moyeu latéralement afin de récupérer le roulement extérieur.
- Dégager le moyeu avec son tambour de la trompette de pont.
- Retirer le tambour fixé par deux vis à tête fraisée sur le moyeu.
- Déposer le cache-poussière, extraire la bague d'étanchéité intérieure, récupérer le roulement.
- Chasser les cages extérieures des roulements de l'intérieur du moyeu.
- Nettoyer les pièces et vérifier leur état.
- Vérifier la portée de la lèvre sur la bague rapportée, en cas de rayures, celle-ci peut être remplacée.

POSE D'UN MOYEU

- Commencer par placer les cages extérieures des roulements dans le moyeu, n'ayant pas les mêmes dimensions, les cages ne peuvent pas être interverties.
- Mettre trente-cinq grammes de graisse « Multiservice » dans le moyeu entre les deux cages.

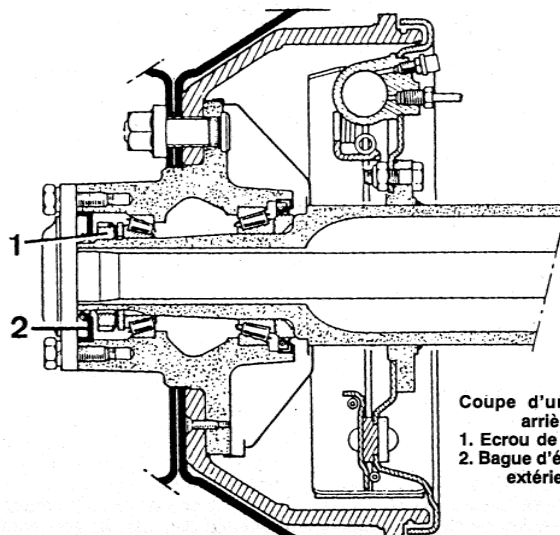
- Graisser le roulement intérieur et le placer dans le moyeu.
- Poser la bague d'étanchéité intérieure dans le moyeu en utilisant un mandrin approprié, graisser la lèvre.

Nota : Au montage la lèvre doit être orientée côté roulement, la bague au même niveau que le moyeu.

- Poser le cache-poussière sur le moyeu et l'immobiliser par trois coups de pointeau.
- Placer le tambour sur le moyeu, le fixer par les deux vis à tête fraisée.
- Présenter l'ensemble moyeu-tambour sur la trompette de pont.
- Graisser le roulement extérieur, l'engager dans le moyeu.
- Poser l'écrou à crâneaux, la face chanfreinée côté roulement.
- Serrer l'écrou au couple de 150 Nm et le desserrer de 60° ou 1/6^e de tour, le jeu latéral doit être compris entre 0,02 à 0,10 mm.

Le jeu latéral étant correct, freiner l'écrou à crâneaux par l'intermédiaire de l'arrêtoir.

- Engager la bague d'étanchéité extérieure dans le moyeu, sans oublier de graisser la lèvre, pour le sens de montage, se reporter à la coupe.
- Enduire de pâte d'étanchéité la face d'appui du demi-arbre de roue.
- Serrer les vis de fixation au couple préconisé.
- Régler les freins arrière et le frein de stationnement.
- Poser les roues et remettre la partie arrière du véhicule sur le sol.



Coupe d'un moyeu arrière
1. Ecrrou de réglage - 2. Bague d'étanchéité extérieure