

ATTENTION

Petits rappels avant de commencer les opérations : Utiliser un cric uniquement pour lever le véhicule, ne jamais aller sous une voiture sans mettre de chandelles, choisir les chandelles en fonction du poids à supporter.

Le train avant est un élément lourd donc attention, lors de sa descente à l'aide d'un cric, il faut impérativement qu'il soit en équilibre parfait sur le cric.

La voiture doit être levée très haut sur les chandelles pour sortir le berceau 70cm environ entre le spoiler et le sol.

Pour démonter les ressorts de suspension, ne jouez pas avec un compresseur classique, si vous le fabriquez avec une tige filetée, elle doit être de très bonne qualité au moins du 12.9 (12 pour une résistance en traction de 120 kg au mm² et 9 pour une résistance au cisaillement égale à 90% de la résistance à la traction 90% de 120 = 108).

Voir le site suivant : <http://bernardembden.com/xjs/spring/index.htm>

Pour faire mon compresseur, j'ai utilisé une tige « arteon » pour la fixation des bandes de coffrage (<http://www.arteon.fr/Produits/produits.htm>). Coût : une tournée de Ricard sur un chantier de bâtiment.

L'outil pour supporter le moteur le temps de l'opération, doit pouvoir résister à un poids de 350kg environ.



**La bête dans son antre :
coupé V12 de 1978**



**Les nouvelles pièces : silentblocs,
rotules inférieures et supérieures**

Il est possible de changer toutes ces pièces sans sortir le berceau, il faut simplement démonter les ressorts de suspension, démonter les fixations du berceau sur un côté, relâcher légèrement le cric pour qu'il descende, changer les pièces, remonter et passer à l'autre côté.

Le berceau étant très sensible à la corrosion, j'ai choisi de tout sortir pour voir l'état, et faire en sorte qu'il soit en forme le plus longtemps possible.

Par la même occasion j'en ai profité pour changer également les rotules. Démontez-les et vous aurez des surprises surtout sur celles du bas.

1ere ETAPE :

- Vidange du bocal de liquide de frein à l'aide d'une seringue, attention à la peinture.
- Démontage des durites de frein au niveau des étriers.

2ème ETAPE :

- **La direction assistée.**



Après avoir vidé le réservoir de direction, débrancher la durite de retour



Un petit bocal pour récupérer le reste de liquide



Débrancher la durite de DA entre la pompe et la crémaillère, sans oublier de mettre un bac en dessous, ça coule !!!!

3ème ETAPE :

- les tresses de masse.



Tresse de masse de la caisse au berceau à débrancher



Tresse de masse du moteur au berceau à débrancher

- Les écrous des supports moteur



Enlever les écrous des supports moteur gauche et droit

4ème ETAPE :

- Démontez les pales du gros ventilateur, elles risquent de plier en levant légèrement le moteur, on peut le faire sans les démonter.
- Mise en place du support moteur



Mettre en place l'outil pour supporter le moteur (fait maison : cornière métallique de 80/50 eps 5, tiges filetées de 14 qualité 12.9 et manilles de 10)



Fixation du moteur sur la traverse.
Une manille pour chaque bank

• Sortie du train AV



ATTENTION
Avant de desserrer les écrous des silentblocs ,
mettre un cric sous le berceau



Enlever les boulons de fixation des 2 gros silentblocs

5ème ETAPE :

- Décapage, peinture



Mise à nu de la tôle



Le berceau prêt à remonter, passage d'une couche d'anti-rouille, une couche d'anti-gravillon et une couche de peinture, ne pas oublier d'injecter de l'anti-rouille à l'intérieur.



Mais où est passée ma pioche !!!

- Silentbloc crémaillère



Lors de la réfection de la crémaillère, j'ai changé les silentblocs d'origine pour des bagues en téflon, faites maison, ce qui améliore la tenue de route



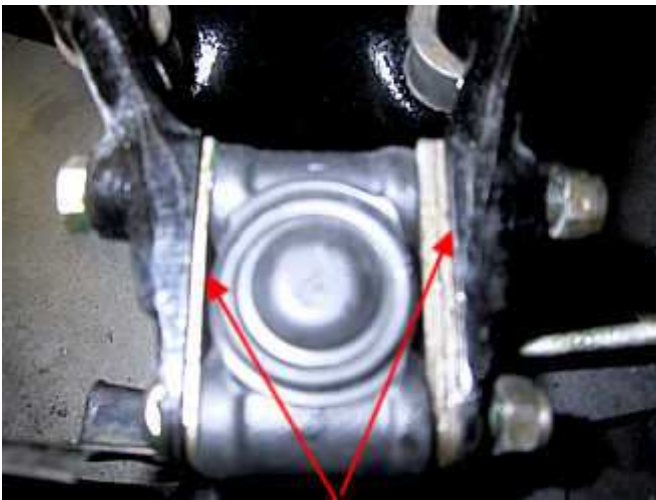
6ème ETAPE :

• Ré-assemblage du train AV



Pour mettre en place les silentblocs, les enduire de graisse à pneu ou d'eau savonneuse, surtout pas de graisse pour la mécanique, à l'aide d'une tige filetée et de deux écrous, ça rentre tout seul.

Idem pour les silentblocs des triangles supérieurs.



ATTENTION à l'ordre des cales de réglage, les repérer au démontage, bien graisser les axes



IMPORTANT : Serrer les écrous des triangles inférieurs lorsque la voiture est sur ses roues, bien graisser les axes.



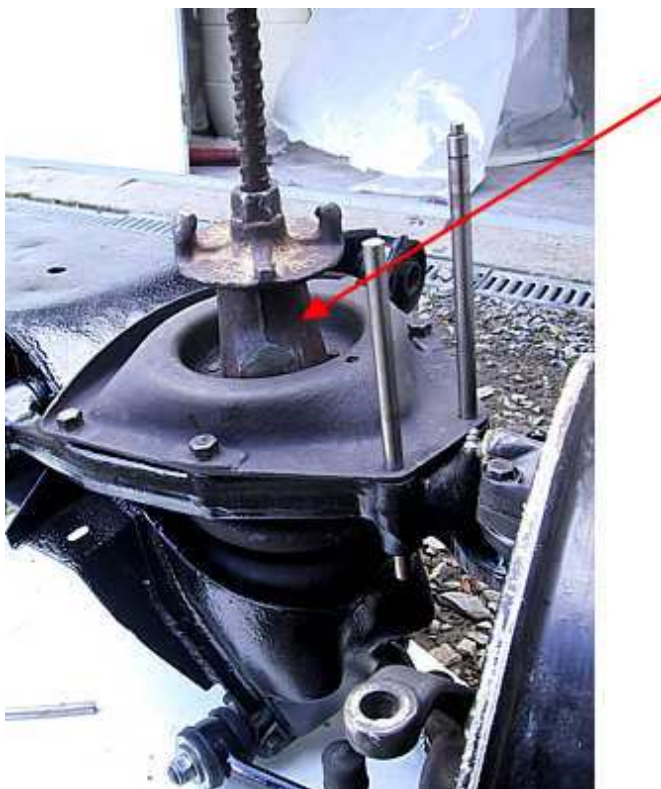
La grande rondelle a un sens, le coté décollé vers le silentbloc, bien graisser les axes



Changer le fil de sécurité s'il est rouillé

7ème ETAPE :

- Le compresseur de ressort, et le montage des ressorts.



Pièce en V permettant l'articulation de la tige filetée

Ce qu'il reste de ma pioche !!!



Barres de stub de 10 pour le guidage



Ecrou de rotule à serrer avant de démonter le compresseur de ressort



Le train AV complet

8ème ETAPE :

- **Mise en place du train sur la voiture**



Commencer par monter la barre anti-roulis



Mettre en place les 2 boulons sans les entretoises pour avoir du jeu lors de la mise en place définitive, bien graisser les axes



Faire remonter le train AV à l'aide d'un cric.



Le train de nouveau en place



Voilà on arrive à la fin, plus qu'à remonter la direction assistée, les flexibles de frein, faire une purge.

Ne pas oublier les tresses de masse et de vérifier si tout est serré.

Monter les silentblocs de la barre anti-roulis, serrer les écrous lorsque la voiture reposera sur le sol.

COUT DE LA REFECTION DU BERCEAU AV	
1 kit polybush :	150 €
Les rotules inférieures et supérieures :	113 €
Anti-gravillons :	10 €
Durite retour direction assistée :	5 €
Acier pour support moteur :	22 €
Tige pour compresseur (1 bouteille de ricard) :	15 €
TOTAL :	315 €
Temps de travail	?

Loeiz Masserot
(février 2005)