

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Suspension des roues	Roues à suspension indépendante sur bras oscillants obliques en alliage léger
Suspension	Par roue, une barre de torsion ronde transversale
Barre de torsion	Ø 24,1 mm, à compter du modèle 86 Ø 25 mm
Amortisseur Marque/correspondance	Amortisseur hydraulique à double effet page 42 - 3
Stabilisateur	Ø 18 mm, à compter du modèle 86 Ø 21 mm
Réglage des jambes élastiques (inclinaison des jambes élastiques)	Page 44 - 03
Rondelles d'écartement	28 mm par roue uniquement dans le cas des véhicule Turbo-Look

## COUPLES DE SERRAGE DU TRAIN ARRIERE

Point d'application	Désignation	Filetage	Matière	Couple de serrage Nm (mkg)
Couvercle de palier à la carrosserie	Vis à 6 pans	M 10	8.8	47 (4,7)
Bras oscillant du pont arrière sur le tube transversal	Ecrou à 6 pans autobloquant	M 14 x 1,5	10	100 (10)
Jambe élastique sur le bras oscillant	Excentrique	M 12 x 1,5	8.8 / 10.9	85 (8,5)
Jambe élastique sur le bras oscillant	Vis à 6 pans	M 12 x 1,5	8.8 / 12.9	120 (12)
Etrier fixe sur le bras oscillant	Vis à 6 pans/ vis à tête cylindrique	M 12 x 1,5	8.8	60 (6,0)
Amortisseur sur le bras oscillant	Vis à 6 pans	M 14 x 1,5	8.8 / 10.9	125 (12,5)
Amortisseur sur la carrosserie	Ecrou à 6 pans	M 10 x 1	8	25 (2,5)
Raccord de conduite de freins	Vis chapeau	M 10 x 1		12 (1,2)
Stabilisateur à la carrosserie	Vis à 6 pans	M 8	8.8	25 (2,5)
Fixation de l'arbre à cardan	Vis à tête cylindrique	M 10 M 8	12.9 12.9	83 (8,3) 42 (4,2)
Tôle de protection sur tôle de support des freins	Vis à 6 pans	M 8	8.8	25 (2,5)
Tôle de protection et tôle support des freins sur le bras oscillant du pont arrière	Vis à 6 pans/ vis à tête cylindrique	M 8	8.8	25 (2,5)
Roue au moyeu de roue	Ecrou chapeau	M 14 x 1,5		130 (13)

Point d'application	Désignation	Filetage	Matière	Couple de serrage Nm (mkg)
Moyeu de roue sur l'arbre d'entraînement	Ecrou crénelé	M 20 x 1,5	10.9	300 – 320 (30 – 32)
Rondelle de freins sur le moyeu de roue	Vis à tête fraisée	M 6	8.8	5 (0,5)
Stabilisateur sur la tringlerie du stabilisateur	Vis à 6 pans	M 12 x 1,5	8 / 8.8	85 (8,5)
Tringlerie de stabilisateur sur bras de suspension de roue AR	Vis à 6 pans	M 16 x 1,5	10.9	85 (8,5)
Levier de réglage sur la jambe élastique	Vis à 6 pans	M 16 x 1,5	10.9	245 (24,5)
Levier de réglage sur la jambe élastique	Vis excentri- que	M 16 x 1,5	10.9	245 (24,5)
Arbre articulé soudé par friction au moyeu de roue	Ecrou à 6 pans autobloquant	M 22 x 1,5		460 (46)

INSTRUCTIONS RELATIVES AU PONT ARRIERE DE LA 911 CARRERA  
TURBO-LOOK

La 911 Carrera modèle Turbo-Look est  
équipée des bras oscillants de pont arrière de  
la Turbo 3,3.

Dans le cas de réparations qui concernent des  
roulements de roues arrière, consulter le manuel  
de réparation de la 930 Turbo.

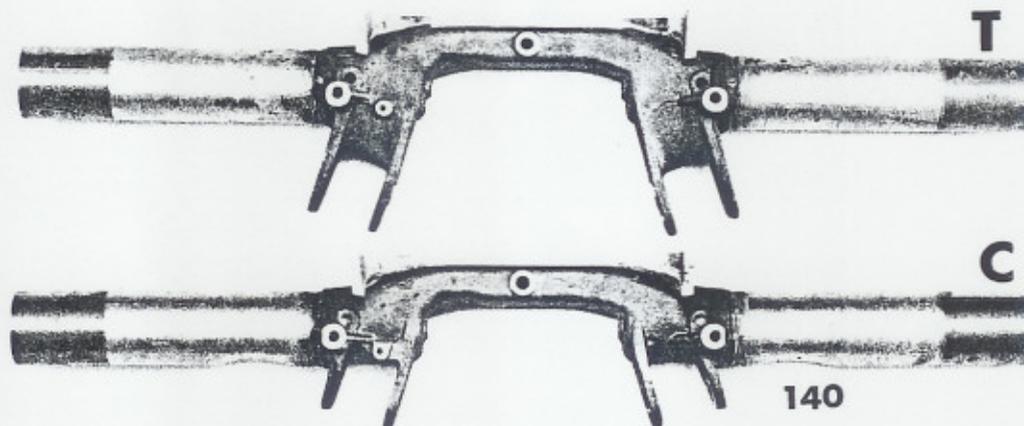
## MODIFICATIONS SUR L'ESSIEU ARRIERE A PARTIR DU MODELE 87

## 1. Tube transversal (911 Carrera et Turbo-Look)

A cause de la nouvelle boîte de vitesses du type G 50 qui présente un carter de boîte plus long, le tube transversal de l'essieu arrière a été modifié en son milieu. Les points d'appui des bras oscillants sur le tube transversal et bras oscillants eux-mêmes sont restés identiques. Par contre les points d'appui des paliers de boîte ont été déplacés (avancés de 25 mm) et le support de boîte est fabriqué dans un alliage d'aluminium.

T = 911 Carrera Turbo-Look

C = 911 Carrera



## 2. Jambe élastique (911 Carrera et Turbo-Look)

Compte tenu de la modification du tube transversal à partir du modèle 87, la denture de la jambe élastique arrière (barre de torsion) a été changée en profil de crantage SAE. Le nombre des dents et le diamètre de la denture ont été modifiés. Le diamètre et la longueur de la jambe elle-même ont cependant été conservés.

Ceci confère au véhicule les avantages suivants :

- un réglage encore plus précis des coulisses.
- un meilleur rapport tête - tige.

Grâce à la modification du tuyau transversal les jambes élastiques, bien qu'ayant la même longueur, sont situées plus loin sur la face extérieure de la carrosserie.

Afin de faciliter les opérations de montage lors de travaux sur la suspension de la barre de torsion les couvercles ont été agrandis (des couvercles plus grands étaient déjà montés sur le modèle 86 de la 911 Carrera Turbo-Look).

Le plus infime déplacement de la jambe élastique ou d'inclinaison de la coulisse est déterminé par les différences de dents entre la denture intérieure et extérieure du crantage.

## Comparaison entre les jambes élastiques

	A partir du modèle 87	Jusqu'à la fin du modèle 87
Nombre de dents	46	40
intérieures		
extérieures	47	44
Plus infime modification d'inclinaison des coulisses	10'	50'
correspond à		
une modification en hauteur du véhicule	d'env. 1,4 mm	d'env. 6,5 mm
pour cela tourner		
la jambe élastique et la coulisse une dent vers l'intérieur et l'autre vers l'extérieur		

Explications quant à la plus infime modification d'inclinaison de la coulisse.

(Les valeurs entre parenthèses s'appliquent à des véhicules antérieurs au modèle 87).

Si la jambe est tournée intérieurement d'une dent, il en résulte un déplacement de (9°) 7° 50' (360°:40 voire 46 dents).

Si la coulisse est tournée d'une dent il en résulte un déplacement de (8° 10') 7° 40'.

A partir de ces constatations il est possible d'obtenir le plus infime déplacement de la coulisse qui est de (50') 10'.

## 2. Excentrique de la voie

	antérieur	Nouveau
2.1 Excentrique	901.333.133.05	Comme antérieurement
2.2 Erou M 12 x 1,5	900.076.035.02 (Erou à 6 pans)	900.910.085.02 (Erou à 6 pans)
Rondelle de blocage	999.523.109.02	sans
Couples de serrage	60 Nm (6,0 kpm)	85 Nm (8,5 kpm)

## 3. Excentrique du carrossage

	antérieur	Nouveau
3.1 Excentrique	901.333.133.04	Comme antérieurement
3.2 Erou M 12 x 1,5	900.078.017.02	Comme antérieurement
3.3 Rondelle de blocage	999.523.109.02	Comme antérieurement
3.4 Rondelle plate	901.333.143.01	Comme antérieurement
Couples de serrage	60 Nm (6,0 kpm)	85 Nm (8,5 kpm)

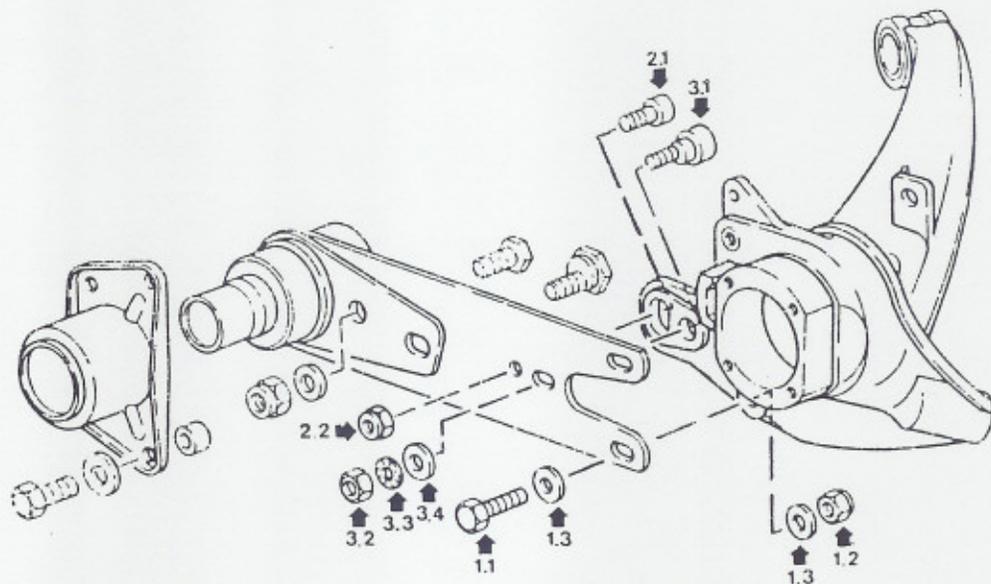
## BOULONNAGE DU BRAS OSCILLANT DE PONT ARRIERE A LA JAMBE ELASTIQUE

Les écrous autobloquants sont utilisés à la place des rondelles de blocage antérieures (rondelles Schnorr) et écrous à 6 pans — sur les boulonnages bras oscillant du pont arrière — jambes élastiques et excentrique de voie à partir de décembre 1983. D'autre part, le couple de serrage des boulonnages a été accru.

Les nouveaux boulons à écrous de blocage peuvent être montés rétroactivement. Le couple de serrage accru doit être appliqué sur les boulonnages antérieurs et nouveaux.

Si les écrous autobloquants sont démontés, il est recommandé de les remplacer.

Aperçu de la modification:



### 1. Fixation bras oscillant du pont arrière — jambe élastique

	antérieur	Nouveau
1.1 Vis	900.083.019.08 (M 12 x 1,5 x 35)	900.083.025.08 (M 12 x 1,5 x 40)
1.2 Ecrou M 12 x 1,5	900.076.035.02 Ecrou à 6 pans	900.910.085.02 Ecrou autobloquant
Rondelle de blocage	999.523.109.02	sans
1.3 Rondelle plate (côté écrou et tête de la vis)	901.333.143.01	Comme antérieurement
Couple de serrage	90 Nm (9,0 kpm)	120 Nm (12,0 kpm)

ARRANGEMENT DES AMORTISSEURS  
MARQUAGE ET CARACTERISTIQUES DE DIFFERENTIATION

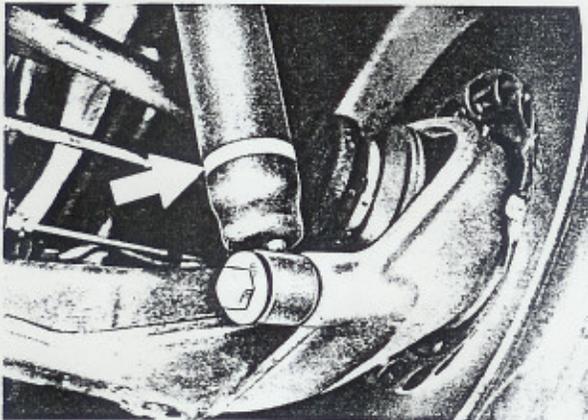
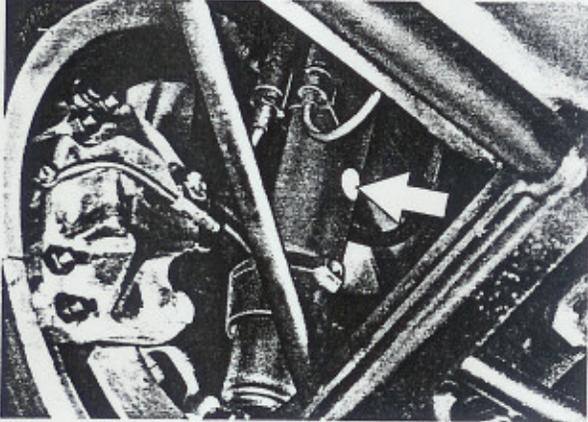
	Monotube		Système				Constructeur				Peinture, marquage
	Bitube	Sans pression	Pneumatique	Boge	Bilstein						
911 Carrera série	X		X	X		X					Noir point bleu**
jusqu'à la fin du mod. 85		O	O	O		O					Noir anneau vert
911 Carrera série	X		X		X	X					Noir point bleu***
à compter du mod. 86		O	O		O	O					Noir anneau bleu
911 Carrera option spéciale et Turbo-Look modèle 84*	X		X		X	X					Vert
		O	O		O	O					Vert anneau bleu
911 Carrera option spéciale, Club-Sport, Turbo-Look et Speedster à compter du mod. 85	X		X		X	X					Noir point brun***
		O	O		O	O					Noir anneau brun
En option*	X		X		X	X					Vert
jusqu'à la fin du mod. 88		O	O		O	O					Vert anneau bleu
911 Turbo *	X		X		X	X					Vert
jusqu'à la fin du mod. 88		O	O		O	O					Vert anneau bleu
911 Turbo	X		X		X	X					Vert
à compter du mod. 89		O	O		O	O					Vert anneau bleu

\* Pièces identiques

\*\* Raccord garniture d'amortisseur tube réservoir à filetage intérieur

\*\*\* Raccord garniture d'amortisseur tube réservoir à filetage extérieur

Marquage des amortisseurs des trains avant et arrière (point de couleur ou anneau).



#### R e m a r q u e

L'amortisseur sans pression reste arrêté dans une position quelconque lorsqu'il est démonté. Dans le cas d'une exécution à pression de gaz, l'amortisseur appuie sur la butée de l'étage de traction.

### MODIFICATIONS DES ARBRES A CARDAN DU TRAIN ARRIERE ET DES FLASQUES A CARDAN A COMPTEUR DU MODELE 85

Le diamètre des rotules à cardan de la 911 Carrera a, à compter du modèle 85, été porté de 100 à 108 mm (comme déjà préalablement fait pour les 928 S/911 Turbo et 911 Carrera Turbo-Look).

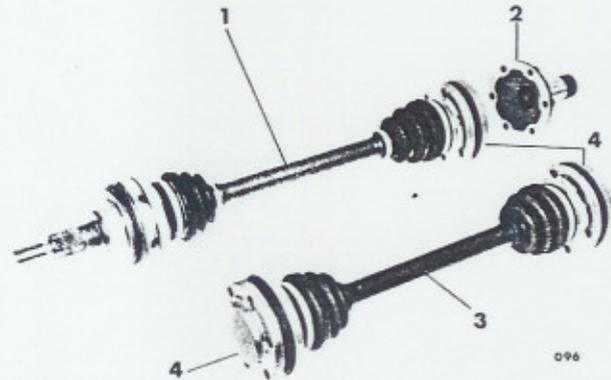
L'étanchéité du joint à cardan est assurée par un couvercle. Le joint plat antérieurement utilisé est supprimé. Les gorges nécessaires pour ce joint dans le flasque du joint à cardan (côté transmission) et dans l'arbre d'entraînement (côté roue) sont également supprimées.

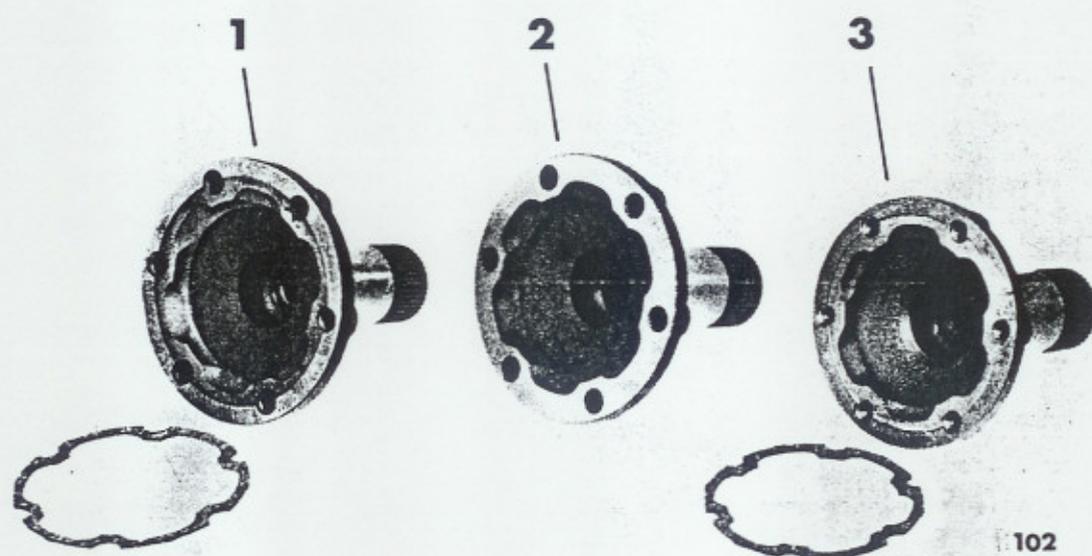
Les arbres à cardan de la 911 Carrera possèdent, à compter du modèle 85, côté transmission, une rotule à cardan boulonnée soudée par friction côté roue (arbres à cardan soudés par friction sur un côté).

Les arbres à cardan de la 911 Turbo et de la 911 Carrera Turbo-Look possèdent des rotules à cardan boulonnées des deux côtés. A compter du modèle 85, l'étanchéité est également assurée par des couvercles. La fixation au moyeu de roue arrière est effectuée, dans le cas de l'arbre soudé par friction, par un écrou auto-bloquant (comme sur la 928 S) et, dans le cas de l'arbre à rotule boulonnée côté roue, par un écrou crénelé avec goupille !

Aperçu à compter du modèle 85  
(rotule et flasques de cardan  
Ø 108 mm)

- 1 - Arbre à cardan  
911 Carrera
- 2 - Flasque à cardan (sans gorge)  
911 Carrera  
911 Turbo  
911 Carrera Turbo-Look
- 3 - Arbre à cardan  
911 Turbo  
911 Carrera Turbo-Look
- 4 - Bouchon vissé (avec joint)



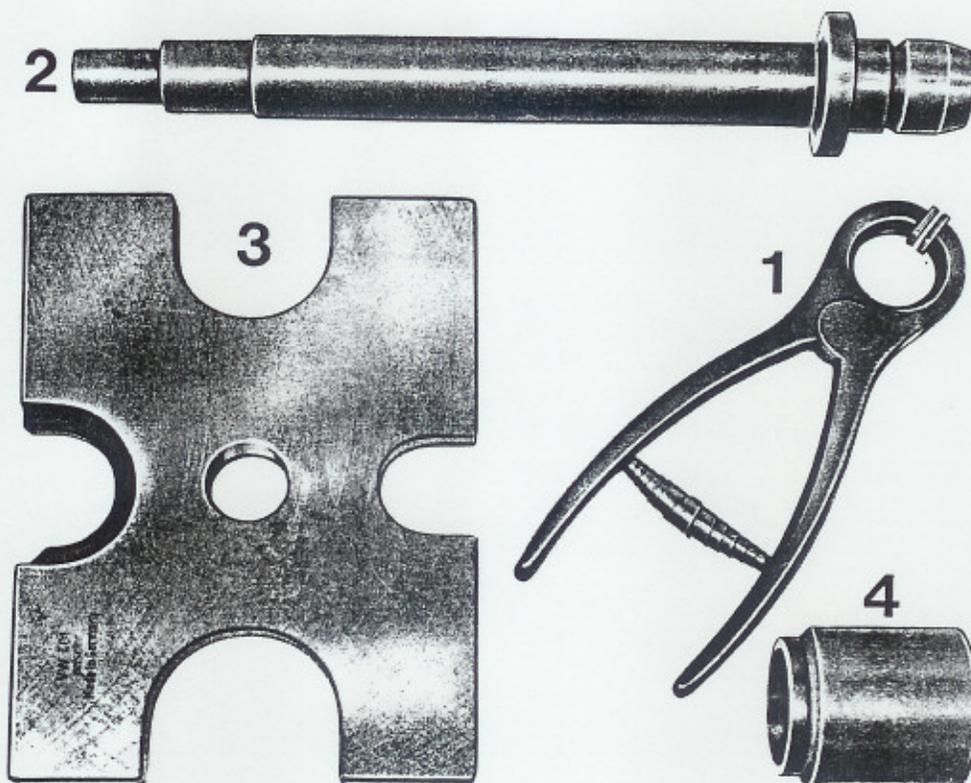


- 1 - Flasque à cardan 911 Turbo/911 Carrera Turbo-Look Ø 108 (jusqu'à la fin du modèle 84)  
 2 - Flasque à cardan standard 911 Carrera/ 911 Turbo/911 Carrera Turbo-Look Ø 108 (à compter du modèle 85)  
 3 - Flasque à cardan 911 Carrera Ø 100 (jusqu'à la fin du modèle 84)

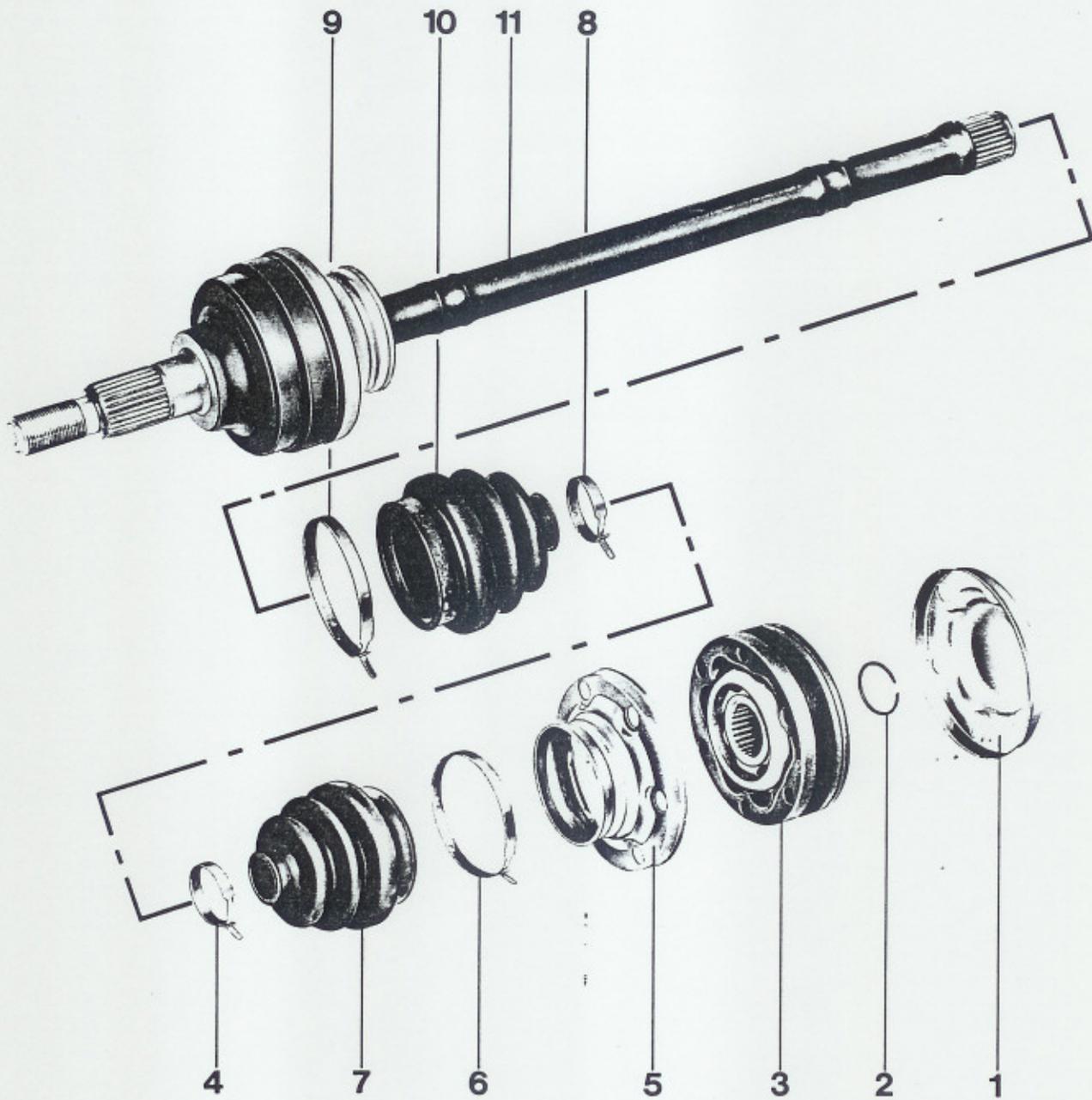
Consécutivement à l'équipement de la transmission avec de nouveaux flasques à cardan, les désignations des types des transmissions ont également été modifiées. Le tableau suivant peut être utilisé pour déterminer les pièces détachées.

	Modèle 84	Modèle 85/86	A partir du modèle 87
911 Carrera	915/67/68	915/72/73	G 50/00/01/02
911 Carrera Turbo-Look	915/69/70	915/72/73	G 50/00/01/02
911 Turbo	930/34	930/36/37	930/36 à compter du modèle 89 G 50/50

## OUTILLAGE



N°	Désignation	Outil spécial	Explication
1	Pince d'anneau d'arrêt	VW 161 a	
2	Poinçon	VW 408 a	
3	Plaque de pression	VW 401	
4	Douille d'emmanchement	VW 455	



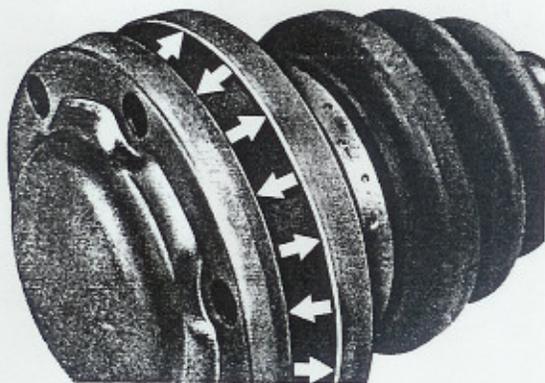
N°	Désignation	Pièce	Points à observer pour le	
			démontage	montage
1	Bouchon vissé	1	Le sortir alternativement avec un arbre	Enduire les surfaces d'étanchéité avec un agent d'étanchéité spécial, le forcer uniformément avec un marteau en plastique
2	Anneau d'arrêt	1		Le changer, veiller à une parfaite mise en place
3	Joint homocinétique	1		Le monter correctement. N'utiliser que la quantité de graisse autorisée dans la rotule. Quantité de graisse: 80 g de graisse spéciale
4	Liaison à boutons	1		Monter les boutons de sorte qu'ils regardent le soufflet à poussière
	ou			
	Agrafe à bande perforée (agrafe à tuyau à oreilles)	1	Ouvrir avec une cisaille latérale ou une pince spéciale classique pour les agrafes de tuyau à oreilles	Tendre avec une pince spéciale VAG 1275 ou une pince classique pour agrafe de tuyau à oreilles. Oreilles de l'agrafe du tuyau entre 2 trous du cache
5	Cache	1	L'extraire alternativement avec un arbre	Enduire les surfaces d'étanchéité avec un agent d'étanchéité spécial, le forcer uniformément avec un marteau en plastique

N°	Désignation	Pièce	Points à observer pour le	
			démontage	montage
6	Fermeture à boutons	1		Voir N° 4
	ou Agrafe à bande perforée (agrafe de tuyau à oreilles)	1	Voir N° 4	Voir N° 4
7	Soufflet à poussière (identique au N° 10)	1		Le cas échéant le changer (porosité, fissure, points d'usure)
8	Attache à boutons	1		Voir N° 4
	ou Agrafe à bande perforée (agrafe de tuyau à oreilles)	1	Voir N° 4	Voir N° 4
9	Attache à boutons	1		Voir N° 4
	ou Agrafe à bande perforée (agrafe de tuyau à oreilles)	1	Voir N° 4	Voir N° 4
10	Soufflet à poussière (identique au N° 10)	1		Le cas échéant le changer (porosité, fissure, points d'usure)
11	Arbre profilé avec homocinétique soudé par friction à l'arbre d'entraînement	1		Le cas échéant re-graisser le joint homocinétique, graisser la cannelure de filetage de l'arbre d'entraînement avec de l'Optimoly HT

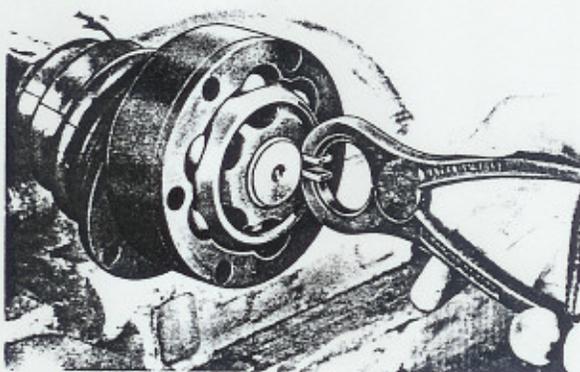
## INSTRUCTIONS DE DESASSEMBLAGE ET D'ASSEMBLAGE

## D é s a s s e m b l a g e

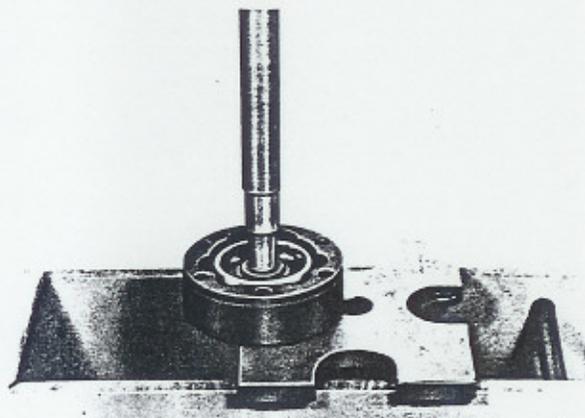
1. Extraire le bouchon et le couvercle avec un mandrin.



2. Démontez l'anneau d'arrêt avec la pince correspondante p. ex. VW 161 A.



3. Extraire le joint homocinétique en utilisant les outils spéciaux VW 401 et VW 408 a. Déplacer le soufflet anti-poussière avec le cache vers l'intérieur de l'arbre à cardan pour que le joint homocinétique puisse être extrait.

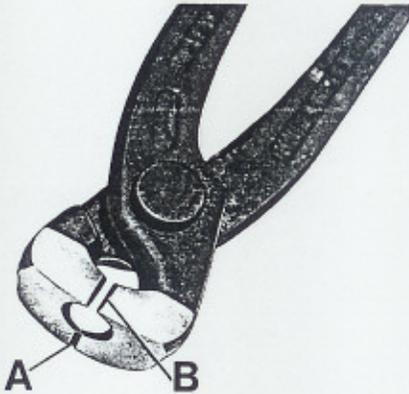


4. Enlever l'attache à boutons ou les pinces de la bande perforée (pince de tuyau à oreilles). Enlever le soufflet à poussière intérieur et extérieur de l'arbre profilé.

## R e m a r q u e s

- Ne pas démonter le cache du joint soudé par friction.
- Le joint extérieur (soudé par friction) n'est pas disponible comme pièce détachée.
- Les soufflets à poussière intérieur et extérieur sont identiques.

- Une pince spéciale, qui est disponible sous la forme d'un outil classique, convient pour le démontage et le montage des agrafes de tuyau à oreilles.



A - Pince d'ouverture

B - Pince d'agrafe

### A s s e m b l a g e

1. Enfiler le soufflet à poussière côté transmission et, le cas échéant, aussi côté roue de même que le cache (couvercle de flasque) sur l'arbre profilé.
2. Forcer le joint homocinétique dans la bonne position sur l'arbre profilé. Monter un nouvel anneau d'arrêt. Garnir le joint homocinétique de chaque côté uniformément avec 40 g de graisse spéciale. Quantité totale 80 g. La graisse spéciale ne doit être placée que dans la partie joint. Ne pas mettre de graisse dans le soufflet anti-poussière.

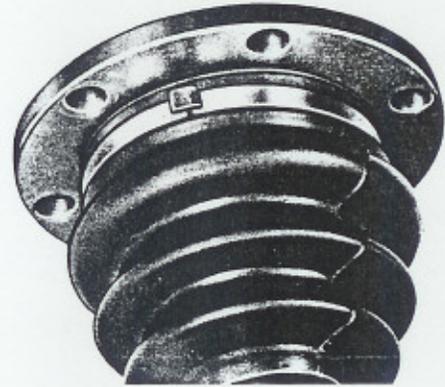


90 g de graisse spéciale sont livrés avec chaque soufflet de rechange et chaque joint homocinétique de rechange.

3. Le cas échéant (p. ex. en cas de remplacement du soufflet anti-poussière) regraisser le joint à cardan soudé par friction (côté roue). A cet effet, forcer la graisse spéciale à travers le cache (ne pas démonter le cache) dans le joint.

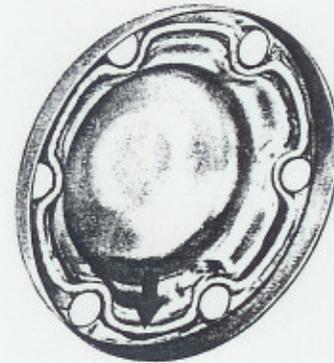
#### Remarque

Les joints homocinétiques doivent pouvoir être aisément coulissés axialement (compensation de longueur).



5. Enduire les surfaces d'étanchéité du couvercle et du cache avec un agent d'étanchéité spécial (contenu dans le kit de réparation).

4. Monter le soufflet à poussière côté transmission, le cas échéant aussi côté roue, dans la bonne position. Monter l'attache à boutons ou les agrafes à bande perforée (agrafe de tuyau à oreilles). Dans la mesure où les agrafes à bande perforée sont utilisées, serrer l'oreille de serrage avec une pince spéciale usuelle ou la pince VAG 1275 entre 2 trous du cache (couvercle du flasque).



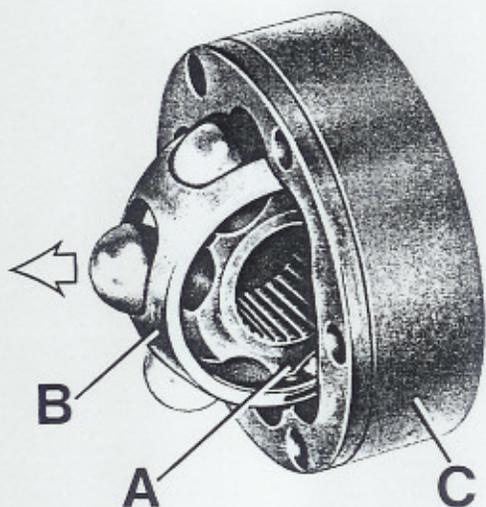
6. Forcer uniformément le couvercle et le cache sur les trous correspondant aux vis de fixation avec un marteau en plastique (sans forcer) sur le joint homocinétique.

## Désassemblage et assemblage du joint homocinétique côté transmission

### Désassemblage

Le joint doit être désassemblé pour changer la graisse dans le cas d'un encrassement important ou lorsque l'usure et l'endommagement des surfaces de roulement et des billes doivent être vérifiés.

1. Basculer le moyeu et la cage des billes du joint et les extraire dans le sens de la flèche.

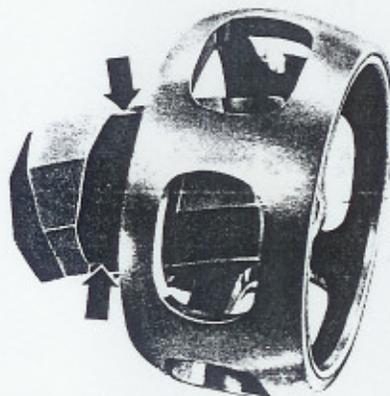


### Remarque

Le moyeu et le joint sont appariés. Ne pas les intervertir. Les 6 billes de chaque joint appartiennent également à un groupe de tolérance.

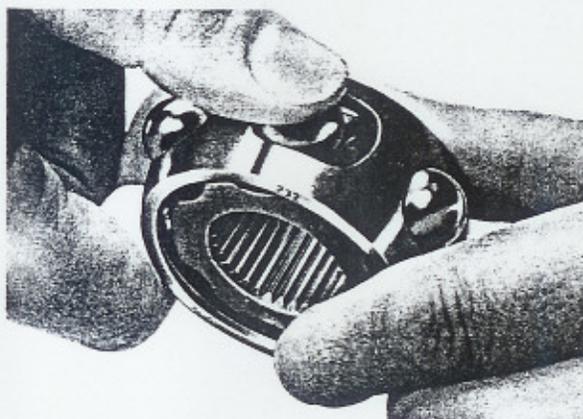
- A - Moyeu à billes
- B - Cage à billes
- C - Joint

2. Basculer le moyeu à billes au-dessus de la piste des billes (flèche) hors de la cage à billes.

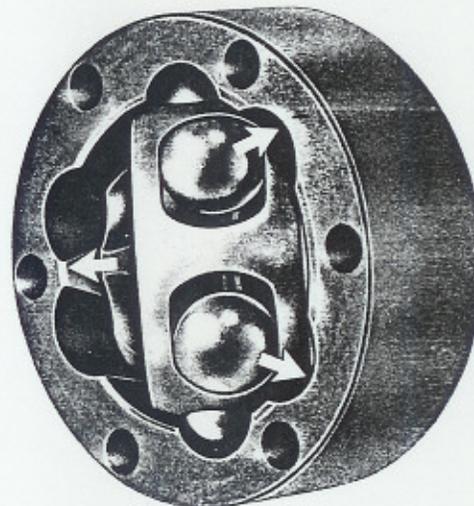
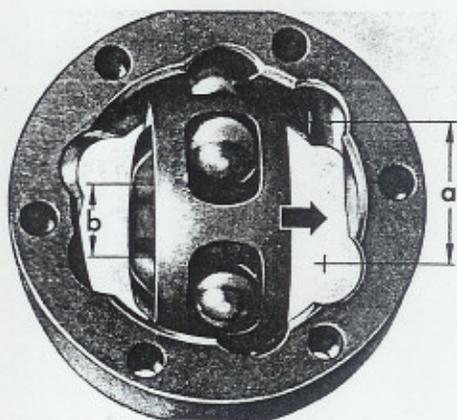


### Assemblage

1. Contrôler la présence de petits creux cassés (formation de pitting) et de traces de grippage sur le joint, le moyeu à billes, la cage à billes et les billes. Un jeu radial trop important dans le joint se fait remarquer par des à-coups d'alternance de charge. Dans de tels cas; le joint doit être remplacé. Des plats et des traces d'usure sur les billes ne constituent pas une raison de changer le joint.
2. Monter le moyeu à billes dans la cage. La position est sans importance.
3. Presser les billes dans la cage.



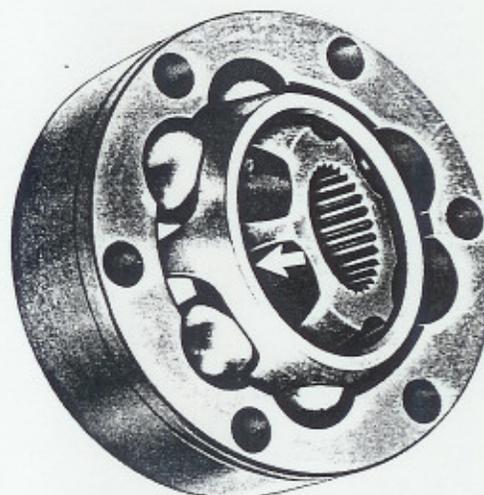
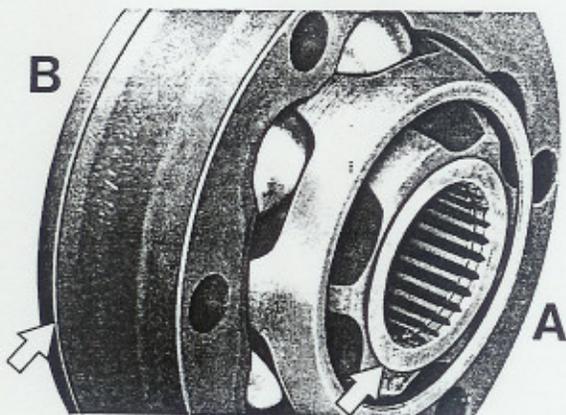
4. Placer le moyeu avec la cage et les billes sur le chant dans le cardan. Veiller à ce qu'une piste de billes large "a" du cardan coïncide sur un côté avec une piste de roulement étroite "b" du moyeu après le basculement du moyeu dans la pièce du cardan.
5. Basculer le moyeu à billes avec la cage. A cet effet, basculer le moyeu de la cage jusqu'à ce que les billes soient écartées des pistes de roulement (flèche).



#### Remarque

La collerette du moyeu à billes (flèche) doit regarder la face intérieure de l'arbre à cardan et la rainure périphérique sur le diamètre extérieur du cardan (flèche) le côté extérieur l'arbre à cardan.

6. Presser le moyeu avec les billes dans le cardan (flèche).



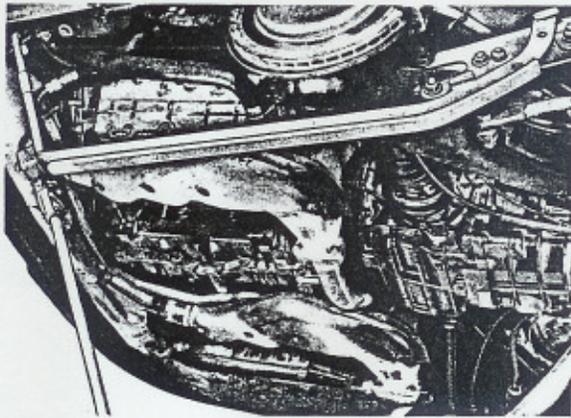
- A - Côté intérieur de l'arbre à cardan (côté roue)  
 B - Côté extérieur de l'arbre à cardan (côté transmission)

7. Vérifier le fonctionnement du cardan. Le cardan de différentiel est correctement assemblé lorsque le moyeu à billes peut être coulissé alternativement à la main sur la totalité de la compensation de longueur.
-

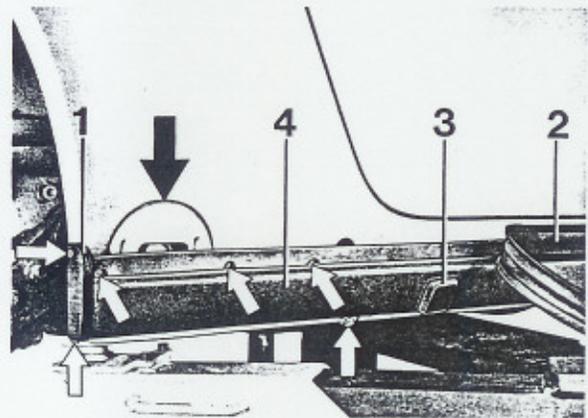
## DEMONTAGE ET REMONTAGE DE LA JAMBE ELASTIQUE DE L'ESSIEU ARRIERE

Démontage

1. Soulever la coulisse de l'essieu arrière en utilisant l'outil spécial P 289.



6. Retirer le couvercle latéral de la carrosserie. Pour ce faire il faut retirer la baguette latérale (démonter d'abord la pièce finale et la baguette en caoutchouc).



2. Desserrer l'amortisseur d'oscillation sur le bras oscillant.

3. Desserrer le raccord à vis entre le bras oscillant de l'essieu arrière et la coulisse. (Démonter également l'excentrique d'écartement entre roues).

4. Démontez le couvercle de la coulisse.

5. Retirer le dispositif de tension de ressort P 289.

Remarque

Concerne uniquement les véhicules antérieurs au modèle 87

S'il s'agit de régler que l'inclinaison des coulisses il n'est pas nécessaire de démonter le couvercle latéral.

7. Lever la coulisse. Retirer la jambe élastique.

### Remarques

Ne pas endommager la couche de peinture protectrice de la jambe pour éviter des dommages pouvant survenir ultérieurement. (Rupture de la barre de torsion).

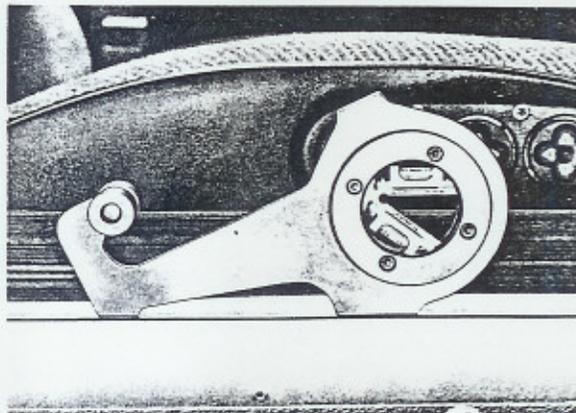
Jusqu'à la fin du modèle 86, en cas de rupture de la jambe, il était possible de retirer la partie rompue hors de la pièce médiane à denture intérieure, avec une petite barre d'acier appropriée, après avoir démonté auparavant la jambe opposée.

A partir du modèle 87 (modification du tuyau transversal p. 42 - 05) la partie rompue peut être poussée vers l'extérieur du côté intérieur seulement et à condition que la boîte soit déposée. (Le trou prévu à cet effet doit absolument être refermé avec un bouchon de fermeture hydrofuge après l'opération).

### Montage

### Remarque

- Passer toutes les pièces au contrôle visuel. La jambe doit être contrôlée quant aux dommages (peinture, tâches de rouille, crantage) et éventuellement remplacée.
  - Ne pas confondre les jambes (sont caractérisées sur la face avant par les lettres R [droite] et L [gauche]).
  - Enduire la jambe entière de graisse à usages multiples, et plus particulièrement la denture.
  - Enduire la partie caoutchoutée des coulisses de lubrifiant, p. ex. de Contifix ou de Capella.
1. Déterminer la différence entre l'horizontale et la position du véhicule. Pour ce faire utiliser l'outil spécial VW 261 et le placer au bord inférieur de la baie de porte. En tournant le rapporteur d'angles faire en sorte que la bulle se trouve au milieu de la fenêtre.



2. Dans cette position modifier le niveau à bulles de la valeur de réglage prescrite (inclinaison) pour la coulisse.  
Valeur de réglage Gr. Rép. 44.

Exemple :

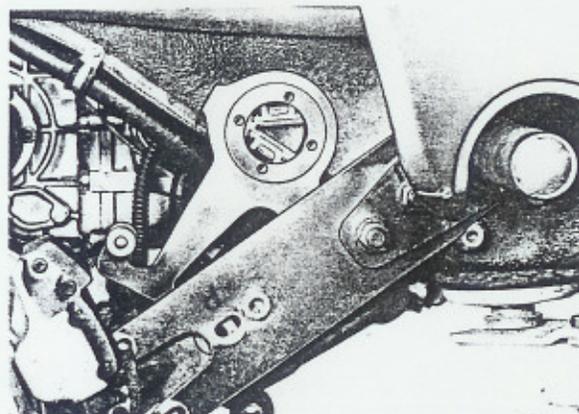
Valeur de réglage de la coulisse	32°	32°
Position du véhicule	-1°10'*	+1°10'**
Valeur de réglage sur le rapporteur d'angles	30°50'	33°10'

- \* Signifie que, par rapport à l'horizontale, le véhicule est incliné vers l'avant.  
\*\* Signifie que, par rapport à l'horizontale, le véhicule est incliné vers l'arrière.

3. Tourner la coulisse ou la barre de torsion jusqu'à ce que la bulle du niveau se trouve au milieu, la coulisse n'étant pas chargée. Pour que la coulisse ne soit pas chargée, desserrer la biellette du stabilisateur et reposer le bras oscillant sur le stabilisateur.  
Veillez à ce que la valeur réglée sur le rapporteur d'angles ne se dérègle pas.

#### Remarque

La valeur correspondant au plus infirme déplacement dépend de l'année du modèle. Se référer au tableau p. 42 - 06. Veiller à ce que les valeurs de réglage indiquées soient atteintes avec autant de précision que possible.



4. Monter le couvercle pour la coulisse avec du lubrifiant (p. ex. Contifix ou Capella). Les 3 vis à 6 pans doivent être vissées sans bague d'écartement.  
5. Soulever la coulisse de l'essieu arrière à l'aide de l'outil spécial P 289 jusqu'à ce que la bague d'écartement et la 4ème vis à 6 pans puissent être montées. Couple de serrage des 4 vis : 47 Nm.  
6. Exécuter les autres opérations de montage.  
7. Elargir le spectre des mesures sur le véhicule (Gr. Rép. 44).