

MOOG

STEERING & SUSPENSION



LE SAVIEZ VOUS ?

CONSEIL POUR LE PROFESSIONNEL

Présentation

Des modifications ou une surélévation de châssis ou de composants de suspension peuvent entraîner un déplacement excessif des suspensions sur les véhicules concernés. Le mouvement excessif de suspension peut faire trop travailler la tige du joint à rotule et provoquer sa défaillance.

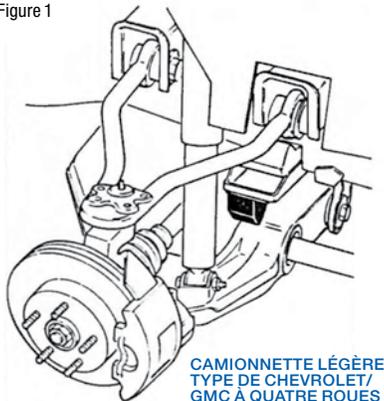
Véhicules affectés

CHEV/ GMC	Grosses camionnettes 4x4	1988-2000
--------------	--------------------------	-----------

Procédure d'inspection

Si le joint à rotule supérieur est trouvé défaillant, vous devrez déterminer si un déplacement excessif de suspension en était la cause.

Figure 1



CAMIONNETTE LÉGÈRE
TYPE DE CHEVROLET/
GMC À QUATRE ROUES
MOTRICES, 1988-2000

Le joint à rotule supérieur est de genre suiveur, monté sur un bras de suspension de type à barre (Figure 1).

Une fois le véhicule correctement supporté, cherchez un mou perceptible. Que vous détectiez ou non du jeu, contrôlez plus pour voir s'il peut y avoir des causes quelconques ayant contribué à la panne autres qu'une usure normale. S'il y a des dommages à la suspension (comme c'est décrit plus loin), cela peut causer un problème dans le futur.

Procédure d'inspection

(suite)

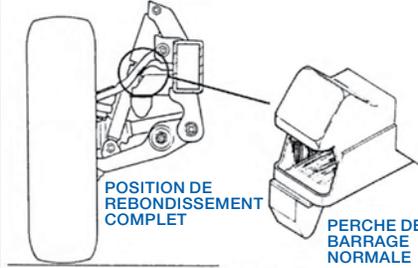
Figure 2



POSITION DE
HAUTEUR NORMALE

Le dispositif limiteur de la suspension en rebondissement est l'amortisseur. Si un amortisseur plus long est installé, le bras de type à barre peut amener une force anormale sur la fin de course, et il peut en résulter des dommages. Si la fin de course ou l'amortisseur sont abîmés d'une manière quelconque, ou si l'amortisseur permet plus de mouvement de suspension que l'équipement d'amortissement d'origine, il faut les ramener à leur condition de fonctionnement de départ.

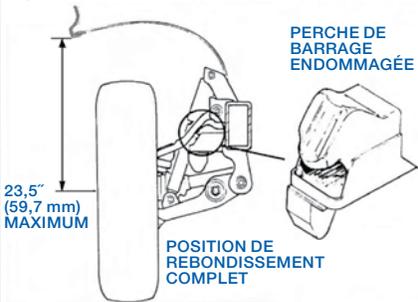
Figure 3



POSITION DE
REBONDISSEMENT
COMPLET

PERCHE DE
BARRAGE
NORMALE

Figure 4



23,5"
(59,7 mm)
MAXIMUM

PERCHE DE
BARRAGE
ENDOMMAGÉE

POSITION DE
REBONDISSEMENT
COMPLET

Procédure d'inspection

(suite)

Si la fin de course montre une évidence de contact soutenu ou de dommages (Fig. 4), il faut investiguer plus :

- Contrôlez l'amortisseur pour chercher des dommages et vérifier que sa longueur d'extension est correcte. S'il s'allonge de plus de 16,5" (41,9 cm), l'amortisseur doit être remplacé par une pièce respectant les spécifications du constructeur d'origine.
- Mesurez comme c'est montré en Fig. 4. Avec la suspension en rebondissement complet, un véhicule avec un amortisseur de constructeur d'origine et une fin de course en bon état doit mesurer au maximum 23,5" (59,7 cm) entre le centre de la roue et la face inférieure du compartiment de l'aile.
- Contrôlez que la hauteur en courbe du véhicule est correcte.
- Cherchez des dommages éventuels sur le bras de suspension supérieur.

Remarque : Si les points qui précèdent ne sont pas inspectés et corrigés selon le besoin, il peut en résulter une panne de joint à rotule.

Installation

Il est recommandé d'installer en remplacement un joint à rotule supérieur MOOG® Problem Solver® K6292. Ce joint à rotule permet un basculement de tige sur 80° au lieu de 60° avec la conception du joint à rotule de constructeur d'origine. Cela permet une articulation plus ample. De plus la pièce K6292 incorpore la technologie MOOG de palier type "gusher" en métal fritté, un manchon de qualité, et une conception permettant le graissage pour une plus longue durée de service.

Basculement de tige sur 80°



**MOOG®
K6292**
Joint à rotule
supérieur

Pour voir les pièces,
visitez

www.FMe-cat.com

Ligne
technique :

1-800-325-8886

moogproblemsolver.com

