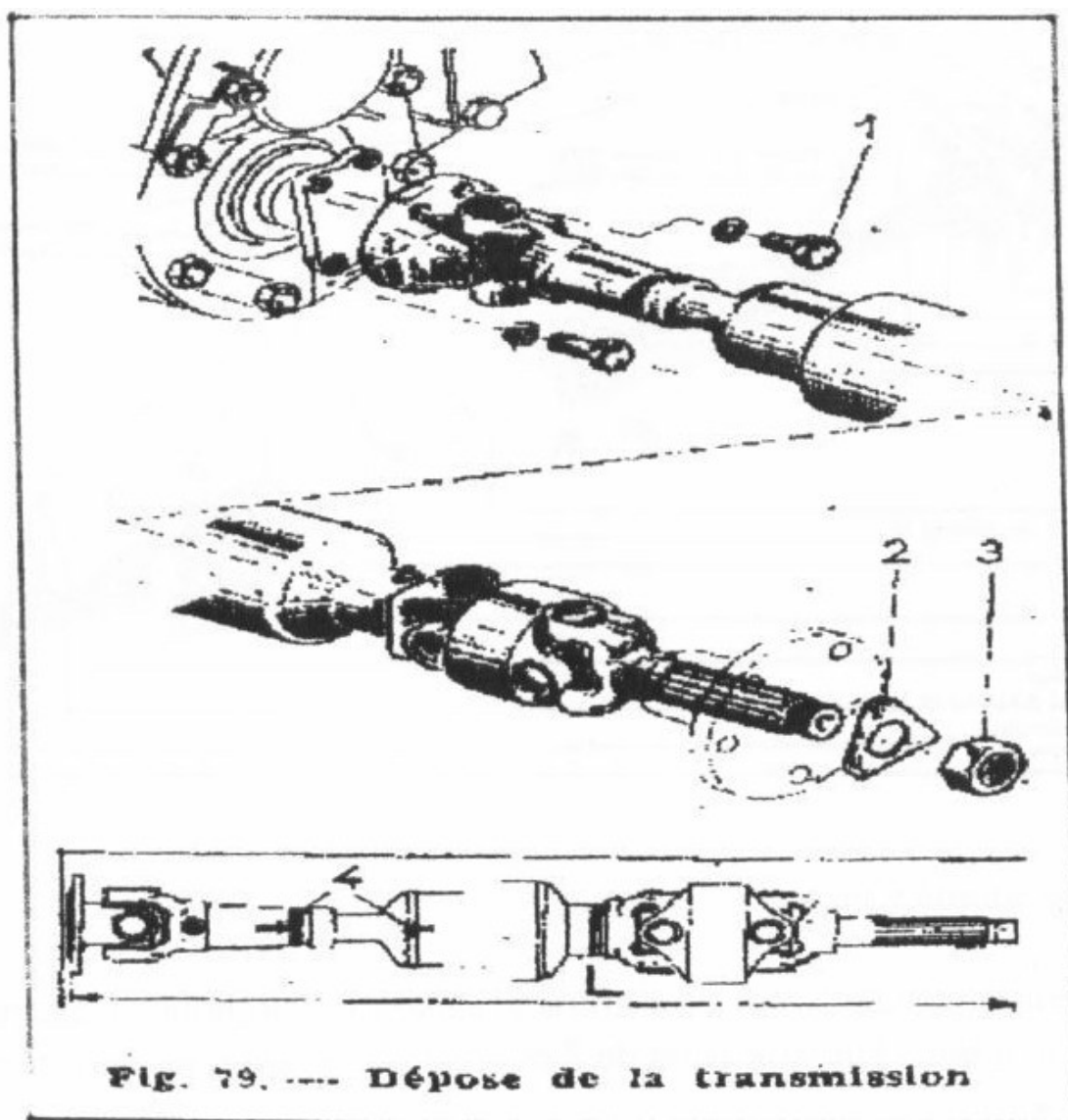


Les transmissions GLAENZER

Lorsque la graisse des croisillons sèche et est remplacée par de la rouille, le jeu s'installe. Après des décennies de bons et loyaux services, il est temps de réparer avant qu'une cage n'éclate et nous laisse en plan sur le bord de la route.

L'amicale du Sud Ouest a bien fait d'approvisionner à prix modéré quelques croisillons neufs (avec trou central), SAM, de fabrication française. Comme ils sont secs, il faut les nettoyer (gasoil) et les remonter avec de la graisse neuve de qualité. Attention : 28 aiguilles par cage X 4 cages par croisillon X 6 croisillons pour deux transmissions = 672 aiguilles. Il n'est pas question d'en perdre une seule : la cage déficiente aurait une durée de vie réduite à presque rien.

Déposer une transmission n'est pas compliqué si on se souvient que l'écrou de la fusée droite (H22, serré au couple de 13 m/kg +/- 1) a un pas à droite; celui de gauche, un pas à gauche. Encore une fausse bonne idée complètement abandonnée aujourd'hui.



Par contre déposer les 4 vis (H10 au pas de 1,25 mm) à collerette liant la mâchoire à bride au plateau d'entrainement de sortie de boîte relève de la crise de nerf! C'est pourquoi, une fois démontées, il est vivement conseillé de les remplacer par des vis de 6 pans creux que l'on peut acheter auprès du Club. La clé de 6 pans passe juste et bien, un vrai plaisir... pour le remontage.

Un nettoyage soigné s'impose à ce stade. Les deux transmissions sur l'établi, on constate que :

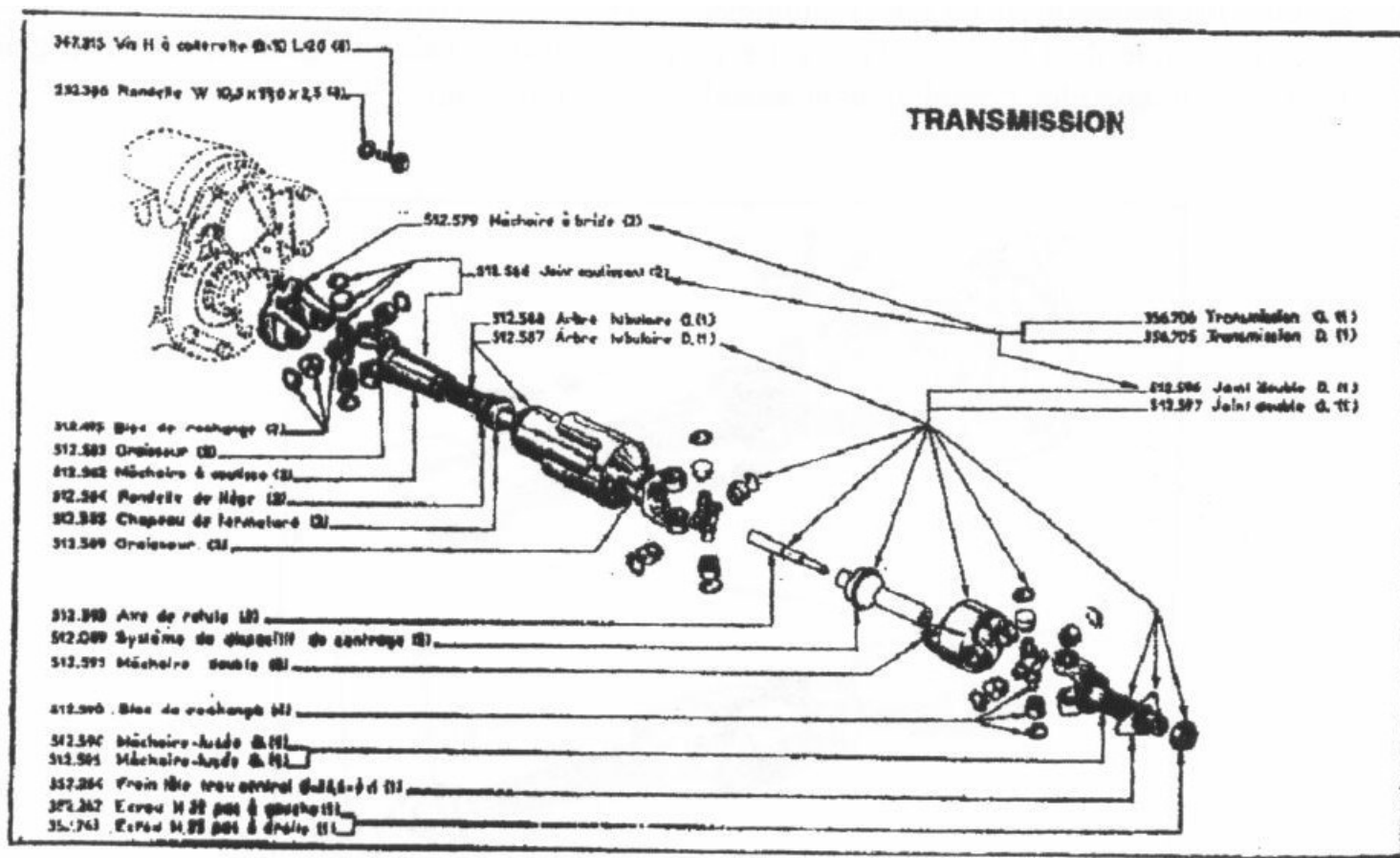
- La longueur de celle de droite est de 651,5 mm
- La longueur de celle de gauche est de 631,5 mm

Le croisillon côté boîte ne pose pas de problèmes de démontage/remontage.

L'ensemble homocinétique côté roue est plus compliqué. Pour démonter, le plus simple consiste à tronçonner proprement tous les croisillons avec un disque abrasif, puis à enlever les circlips et les cages. C'est efficace, mais destructif pour les malheureux croisillons... qu'il faut de toutes façon remplacer. On est parfois tenté de récupérer un croisillon qui ne semble pas complètement mort, mais devant l'ampleur de la tâche, mieux vaut remonter du neuf et non pas de l'occasion pour le joint homocinétique.

L'ensemble homocinétique présente alors trois pièces principales :

- La mâchoire de l'arbre de liaison caoutchouc avec son axe de rotule
- La mâchoire double
- La mâchoire de la fusée avec son système de dispositif de centrage



Un nouveau nettoyage s'impose.

A ce stade, il faut vérifier le faux rond de l'arbre à liaison caoutchouc. Cela peut se faire entre pointes d'un tour à fer ou à bois. Un faux rond de 2 mm est acceptable, un faux rond de 4 mm le fait mettre de côté le jour où...

Il est possible de rogner un peu le caoutchouc débordant avec un scalpel pour apprécier son état.

Le morceau de bravoure qui suit consiste à extraire l'axe de rotule et le système de dispositif de centrage qui interdisent le démontage et le remontage des croisillons. Ils sont emmanchés de force (H7, P6) et il faut tirer 5 à 7 tonnes pour les sortir et les rentrer.

Pour le remontage il faut un bon étau, quelques rondelles et bagues, de la propreté, du soin et de la patience.

L'élément à redouter est la mise en travers d'une ou plusieurs aiguilles lors de la phase délicate de mise en place des cages :

- Vérifier l'état des entrées et polir les 8 alésages qui recevront les cages
- Vérifier la portée des circlips
- Vérifier encore une fois sur chaque cage, la présence de toutes les aiguilles (astuce : un petit tournevis plat ne doit pas entrer entre deux aiguilles)
- Ne pas oublier de bien aligner le trou de graissage de l'axe de rotule
- Au remontage du joint coulissant, aligner les flèches gravées sur l'arbre à liaison caoutchouc et la machoire à coulisse

Dégraisser et peindre avec du noir mat... c'est aussi beau que du neuf.