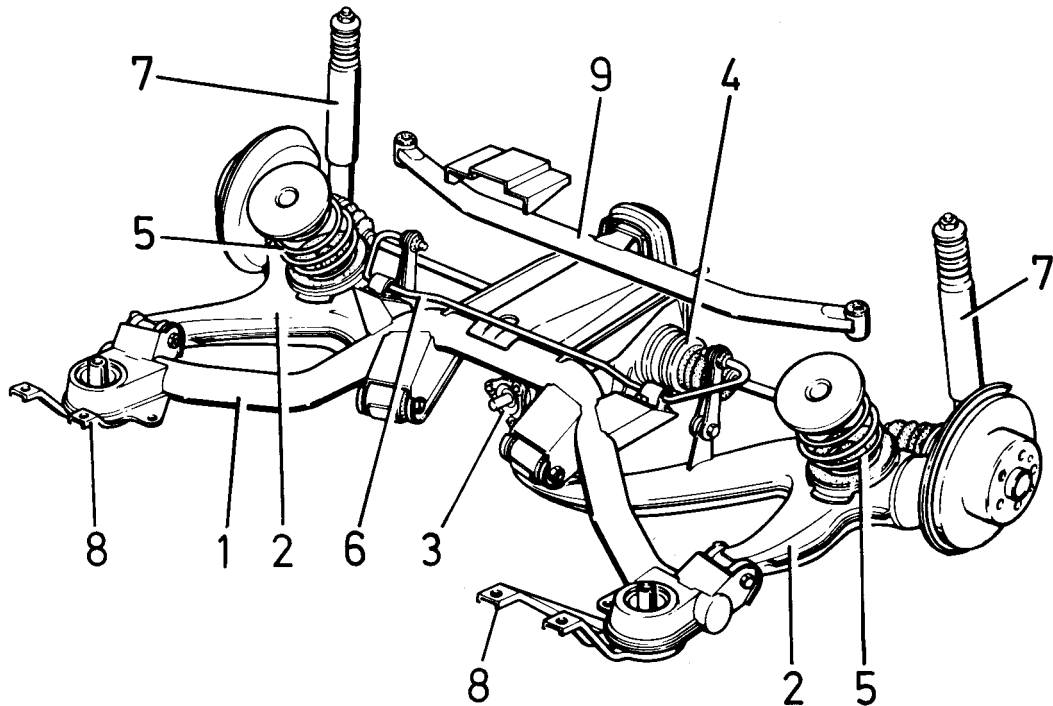


**Essieu arrière, suspension arrière**



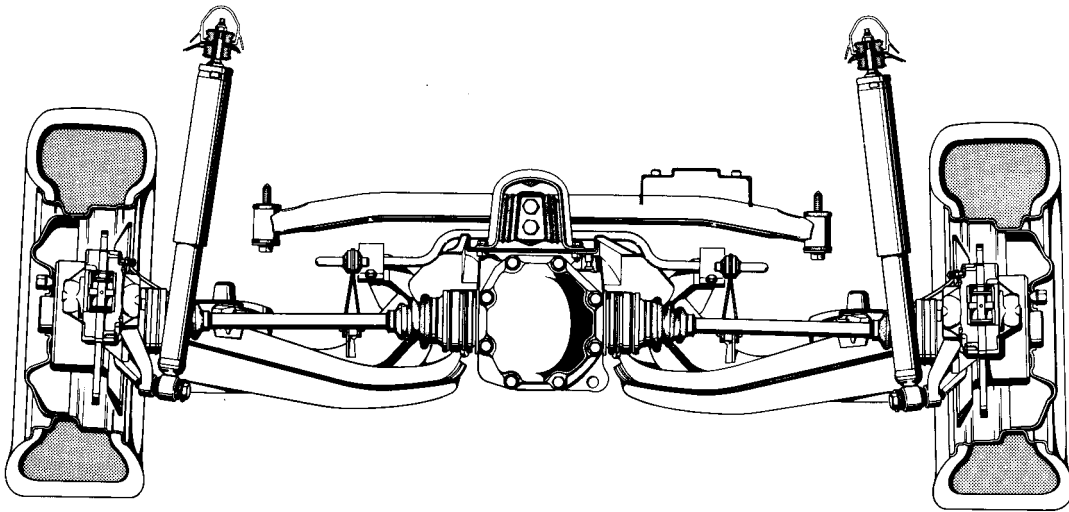
Les éléments principaux de l'essieu arrière:

- |   |   |
|---|---|
| 1 Bras transversal en exécution tubulaire | 6 Barre stabilisatrice                          |
| 2 Bras oblique                            | 7 Amortisseurs                                  |
| 3 Boîte de transmission arrière           | 8 Tirants des bras transversaux au soubassement |
| 4 Arbre de transmission                   | 9 Porte-différentiel au soubassement            |
| 5 Ressorts arrière                        |   |

Pour la Vectra 4x4, on a développé, à la différence des véhicules à traction avant, une nouvelle suspension arrière à bras obliques spécifiques, laquelle repose sur la conception bien connue de l'Omega/ Senator-B.

Les bras obliques sont pourvus d'un essieu à jambes de poussée inclinées dans l'espace dont le véhicule reçoit une valeur de carrossage relativement élevée de  $-1^{\circ}40'$  et donc une excellente stabilité latérale.

La boîte de transmission a été séparée du système de suspension arrière, comme sur l'Omega, et est intégrée au bras transversal par quatre vis de fixation.

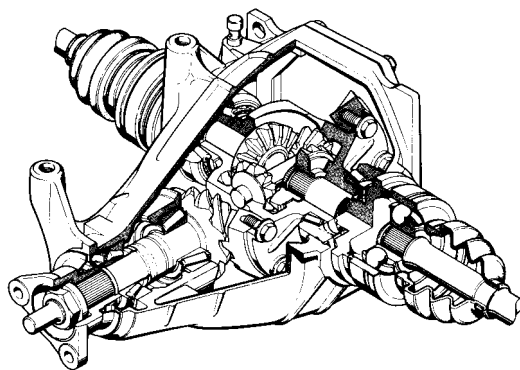


● **Service**

Les arbres de transmission arrière sont maintenus à la boîte de transmission arrière par des anneaux à enclenchement automatique.

Les articulations homocinétiques sont micro-capsulées et ne requièrent donc pas d'entretien.

Pas d'outils spéciaux nouveaux. Pour la remise en état de la boîte de transmission arrière, on utilisera les mêmes outils spéciaux destinés à l'Omega.



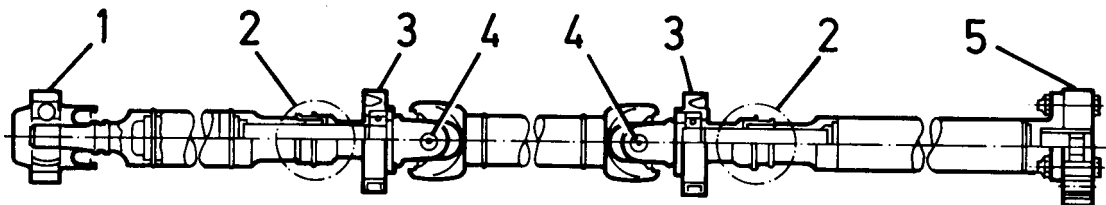
**Arbre de transmission**

L'arbre de transmission monté sur le véhicule a été conçu spécialement pour ce véhicule et se distingue des versions montées jusqu'ici sur les véhicules Opel. Il a été conditionné par la transmission de puissance à l'essieu arrière.

Grâce à la suspension à roues indépendantes, les composantes de mouvement, indésirables sur les arbres de transmission,

le mouvement vertical – dû au débattement,  
et le mouvement horizontal – dû à la géométrie d'essieu,

qui apparaissent avec les roues lors des flexions de la suspension, sont éliminés.



Cet arbre de transmission se compose des éléments suivants:

1. Articulation homocinétique à l'avant
2. Denture coulissante avec écrou de serrage à l'avant et à l'arrière
3. Roulement central à l'avant et à l'arrière
4. Joints universels
5. Articulation à un disque à l'arrière

● **Service**

Un des principaux avantages de cet arbre de transmission est qu'il ne doit pas être déposé lors de la dépose et repose de la boîte de vitesses, de la boîte de transfert et de la boîte de transmission arrière. Suivant le genre de réparation, il suffit de desserrer l'écrou de serrage avant ou arrière de la denture coulissante (2) et de déplacer l'articulation homocinétique ou l'articulation à un disque avec le tube de l'arbre de transmission.

De cette façon, il y a suffisamment de place pour la dépose et repose respective.

Démontage et montage correct du tube de l'arbre de transmission à la boîte de transfert.

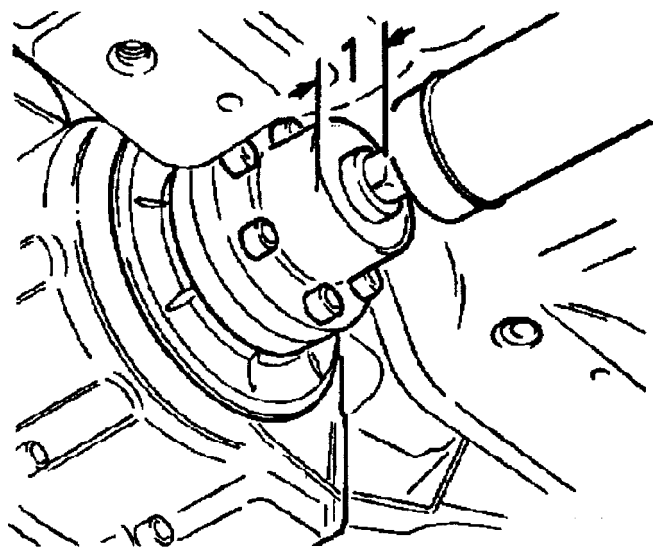
Démontage

Desserrer l'écrou de serrage avec l'aide du KM-624, et l'arbre de transmission coulisse ensuite sur lui-même.

Montage

**Il est obligatoire** de respecter la mesure de serrage exacte de l'arbre de transmission, sinon l'articulation homocinétique est insuffisante !

Mesure "1" =  $30 \pm 2$  mm



Dés que la mise au point est faite, adaptez l'écrou de serrage avec le KM-624. Degré de serrage : 40 Nm

