

## Les cales du Frontera de Téo



La cale posée

### A - Préparatifs

J'ai fait tourner les cales comme sur le plan du forum mais seulement avec 30 mm d'épaisseur. J'ai oublié de mesurer le 4x4 avant de monter les cales : pris par le temps de disponibilité du pont élévateur mis gracieusement à ma disposition ... dommage !

### B - Phase 1

Nous avons préparé la pose des griffes : le but est de détendre le ressort. Nous avons monté avec le cric du pont, la roue. Avons déposé la roue. Nous avons libéré l'essieu : le disque de frein repose sur le pont par l'intermédiaire d'une cale en bois. Posons les griffes dans la spire la plus haute et la plus basse.

### C - Phase 2

Nous avons soulevé le pont du 4x4 avec le cric du pont, accompagnant le serrage des griffes au fur et à mesure de la compression du ressort. Dès que la roue opposée a décollé, avons terminé le serrage des griffes avec les clés plates.

### D - Phase 3

## Les cales du Frontera de Téo

Nous avons installé un cric roulant sous l'attache du tirant de pont. Avons soulevé la caisse du 4X4 puis relâché celui du pont : le ressort devient libre. Avons retiré le caoutchouc en haut pour gagner encore plus de place et avons placé la cale dans le ressort puis dans son logement. Nous avons reposé le caoutchouc en comprimant un peu le ressort pour le remettre à sa place.

### E - Phase 4

Nous avons soulevé le pont pour diminuer la tension dans les griffes et les avons retirées. Puis avons descendu le cric de la caisse, et avons soulevé l'essieu pour remettre la roue. Puis descente du pont sur la roue !

### F - Les autres phases

Ensuite ? Le ressort arrière opposé a été traité de même.

Pour rehausser l'avant : Nous avons tendu les deux barres de torsion en serrant de 9 tours (clé de 27) dans le sens des aiguilles d'une montre : un petit repère sur le tête de vis, sur le châssis et la douille nous a permis de compter les tours. Ces deux têtes de vis sont très faciles à trouver, situées entre les portes avant et arrière, sous le châssis. Un contrôle visuel de l'assiette du 4x4, puis des mesures entre l'aile et la roue pour confirmer qu'il y a bien 5 mm de moins à l'avant qu'à l'arrière.

Voilà le 4x4 rehaussé