

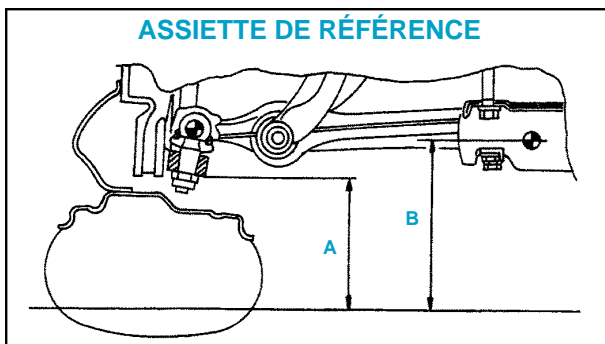
## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### Géométrie du train avant

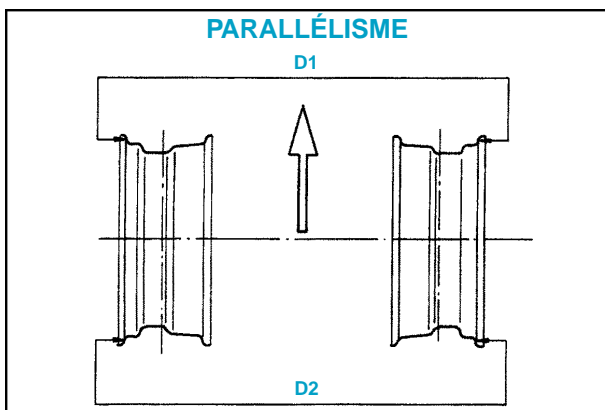
##### ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

- Valeur B-A (mm) :
  - châssis standard ..... 62,5
  - châssis sport ..... 38



##### PARALLÉLISME

- Différence D<sub>2</sub>-D<sub>1</sub> (mm) :
  - châssis standard ..... -2,02 ± 1
  - châssis sport ..... -2,05 ± 1



#### CARROSSAGE

- Angle de carrossage :
  - châssis standard ..... -0°42' ± 20'
  - châssis sport ..... -1°09' ± 20'

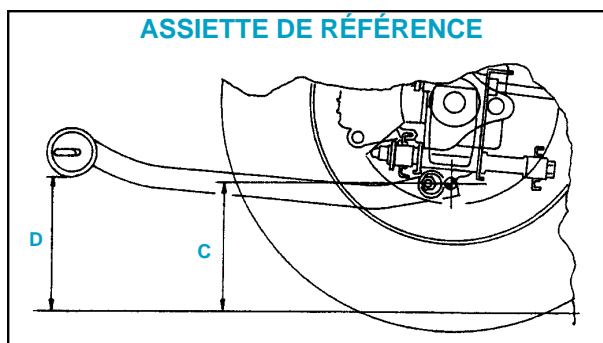
#### CHASSE

- Angle de chasse :
  - châssis standard ..... 3°55' ± 30'
  - châssis sport ..... 4°03' ± 30'

#### Géométrie du train arrière

##### ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

- Valeur D-C (mm) :
  - châssis standard ..... 50
  - châssis sport ..... 17,3



##### PARALLÉLISME

- Différence D<sub>2</sub>-D<sub>1</sub> (mm) : (voir encadré Parallélisme du T. AV.)
  - châssis standard ..... 3,15 ± 1
  - châssis sport ..... 3,14 ± 1

#### CARROSSAGE

- Angle de carrossage :
  - châssis standard ..... -0°53' ± 20'
  - châssis sport ..... -1°27' ± 20'

#### Couples de serrage (en daN.m)

- Contre écrou de biellette de direction ..... 4,2 à 5,2
- Vis de roue ..... 8,8 à 10,8

## MÉTHODES DE RÉPARATION

### Préliminaires

**Nota :** Cette opération doit être effectuée sur une surface plane et conformément aux instructions fournies avec les appareils de réglage concernés.

- Contrôler tous les composants de la suspension et de la direction pour s'assurer qu'ils ne sont pas endommagés ou usés.
- Le véhicule doit être à son poids à vide en ordre de marche et la roue de secours, le cric et les outils de bord doivent être rangés à leur emplacement prévu. Tous les autres objets doivent être déchargés du véhicule.
- Faire rebondir le véhicule sur ces suspensions pour lui faire prendre son assiette naturelle.

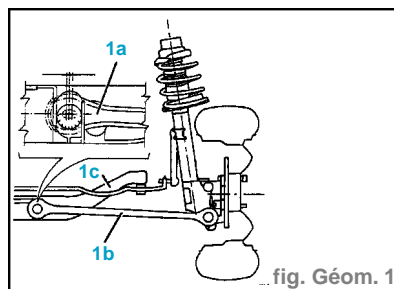
- Contrôler l'assiette de référence, si l'assiette n'est pas correcte, comprimer les suspensions.

### Train avant

- Contrôler le parallélisme des roues à l'aide d'un appareil de réglage adapté.
- Centrer le volant de direction et le bloquer en position.
- Desserrer les contre-écrous des biellettes de direction.
- Faire tourner chaque biellette de la même valeur dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens contraire pour effectuer le réglage du parallélisme.
- Serrer les contre-écrous des biellettes.
- Contrôler la géométrie.

### Train arrière

- Pour le réglage du parallélisme agir sur les vis à cames (1a) de fixation des bras oscillants arrière (1b) à la traverse de suspension (1c) (fig. Géom. 1).



...fig. Géom. 1