

## CARACTÉRISTIQUES

### Plaquette d'identification du véhicule

|  |                      |
|--|----------------------|
| SORT.NR.                               | <input type="text"/> |
| FAHRZG.-IDENT-NR.<br>VEHICLE-IDENT-NO. | <input type="text"/> |
| TYP/TYPE                               | <input type="text"/> |
|  | <input type="text"/> |
|  | <input type="text"/> |
| MOTORKB./GETR.KB                       | <input type="text"/> |
| ENG.CODE/TRANS.CODE                    | <input type="text"/> |
| LACKNR./INNENAUSST.                    | <input type="text"/> |
| PAINT NO./INTERIOR                     | <input type="text"/> |
| M-AUSST./<br>OPTIONS                   | <input type="text"/> |

- Le tableau suivant vous en donne l'affectation :

| Châssis -<br>Suspension<br>de série | Châssis -<br>Suspension<br>sport | Châssis -<br>Suspension<br>version<br>mauvaises<br>routes |
|-------------------------------------|----------------------------------|---|
| 1GA                                 | 1GD                              | 1GB   |
| 1GG                                 | 1GK                              | 1GC   |
| 1GE                                 | 1GL                              |   |
| 1GJ                                 |                                  |   |

**Nota :** L'inscription de ces données sur la plaquette signalétique du véhicule débute en production à compter du mois de septembre.

- La différenciation du châssis-suspension de série ou sport se fait également à l'aide du repérage couleur des ressorts hélicoïdaux arrière :

- 1 x argent et 1 x vert = châssis-suspension de série
- 1 x argent et 1 x bleu = châssis-suspension sport.

- La mise en service du châssis-suspension version spéciale mauvaise route n'a eu lieu que début 1997.

- La plaquette d'identification du véhicule se trouve à l'arrière dans le cuvelage de roue de secours.
- Une seule désignation de châssis-suspension y figure (p. ex. 1GAou 1GG...).

### Valeurs assignées pour le contrôle de géométrie du véhicule

#### TRAIN AV

| Version de châssis -<br>suspension                                      | Châssis-<br>suspension<br>de série | Châssis-<br>suspension<br>sport | Châssis-<br>suspension<br>mauvaises<br>routes |
|---|------------------------------------|---------------------------------|---|
| Pincement par roue  | 0° ± 5'                            |                                 |   |
| Pincement total   | 0° ± 10'                           |                                 |   |
| Carrossage <sup>1)</sup> (roues en<br>ligne droite)                     | - 30' ± 30'                        | - 33' ± 30'                     | - 16' ± 30'                                   |
| Différence maxi autorisée<br>entre les deux côtés                       | 30' maxi                           |                                 |   |
| Différence de pincement<br>en braquant de 20° à<br>gauche puis à droite | - 1° 30' ± 20'                     | - 1° 31' ± 20'                  | - 1° 27' ± 20'                                |
| Chasse (non réglable)   | 7° 40' ± 30'                       | 7° 50' ± 30'                    | 7° 15' ± 30'                                  |
| Différence maxi autorisée<br>entre les deux côtés                       | 30' maxi                           |                                 |   |

#### TRAIN AR

| Version de châssis<br>suspension                  | Tous les châssis-<br>suspension |
|---|---------------------------------|
| Pincement par roue *                              | +12,5' ± 7,5'                   |
| Pincement total *                                 | +25' ± 15'                      |
| Carrossage *                                      | -1° 36' ± 20'                   |
| Différence maxi autorisée<br>entre les deux côtés | 30' maxi                        |
| Écart autorisé par rapport<br>à la trajectoire ** | 20' maxi                        |

<sup>1)</sup> Il est possible de définir la moyenne du carrossage en déplaçant le berceau. Attention : toujours remplacer les vis et rondelles du berceau.

**Nota :** Après avoir procédé à des corrections de la géométrie de la direction, contrôler et corriger le cas échéant la position du volant de direction.

\* Non réglable.

\*\* Des corrections minimales sont possibles en déplaçant le corps de pont arrière.

## Indications supplémentaires

| Version de châssis - suspension | Châssis-suspension de série | Châssis-suspension sport | Châssis-suspension mauvaises routes |
|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| Empattement                     | 2512 mm                     |                          |                                     |
| Voie AV                         | 1513 mm *                   |                          |                                     |
| Voie AR                         | 1495 mm *                   |                          |                                     |
| Braquage maxi de la direction   | 38° 30'                     | 38° 15'                  | 40°                                 |

\* Tolérance :  $\pm 6$  mm

## MÉTHODES DE RÉPARATION

## Contrôle de géométrie du véhicule

**Nota :** Il convient de n'effectuer le contrôle de géométrie qu'après avoir parcouru **1000 à 2000 km** pour que les ressorts hélicoïdaux et les éléments des paliers aient eu le temps de se tasser.

- L'instabilité du véhicule peut également être due à un balourd résiduel et/ou un voile radial trop important des roues.
- Les valeurs de contrôle de géométrie sont valables pour des véhicules en ordre de marche, à vide.

- Véhicule à vide : le réservoir est plein. La roue de secours et l'outillage de bord du véhicule sont à leur place.
- Pour tous les travaux de contrôle de géométrie, effectuer un contrôle des 4 roues étant donné que sinon, la marche correcte du véhicule ne peut pas être garantie.

**Avant de procéder au contrôle de géométrie, effectuer les travaux suivants :**

- Contrôler la pression des pneus.
- Vérifier le profil des pneus. La différence gauche-droite ne doit pas dépasser 2 mm pour un train.

- Vérifier qu'il n'y ait pas de jeu inadmissible ni d'endommagement des suspensions de roue, de la direction et de la tringlerie de direction.
- Aligner le véhicule. Faire travailler plusieurs fois la suspension puis laisser le véhicule revenir au repos.
- Régler l'appareil de mesure conformément à la notice d'emploi.
- Tenir compte des différentes versions de châssis-suspension.