

CARACTÉRISTIQUES

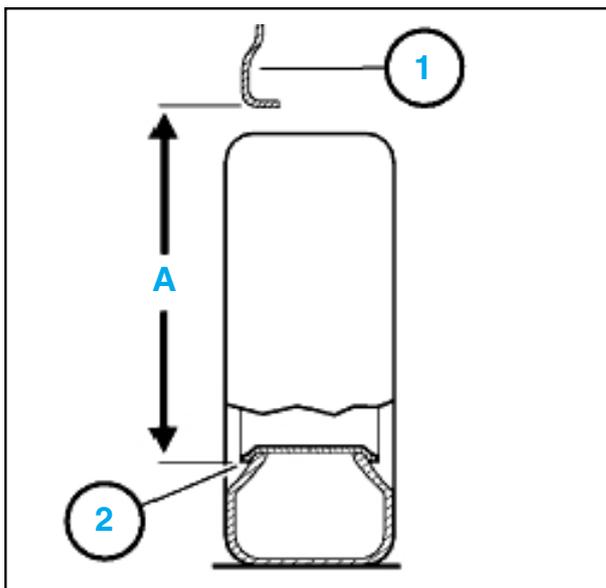
Généralités

HAUTEUR DE CAISSE

- Hauteur en position de repos (entre le bord inférieur du passage de roue (1) et le rebord de jante (2) (voir schéma) suivant une perpendiculaire passant par le centre de la roue) au niveau normal (cote A) (mm + 10) :

Type	châssis normal		châssis sport	
	AV	AR	AV	AR
jante 15"	576	542	561	526
jante 16"	589	555	574	539
jante 17"	604	570	589	554
jante 18"	617	583	602	567

- Différence maxi des écarts par rapport a la donnée de base, en comparaison de toutes les roues (mm)..... 10



Train avant

CHASSE

- Chasse avec braquage de roue :

	châssis normal	châssis sport
• de + 10°	5°26' ± 30'	5°36' ± 30'
• de + 20°	5°37' ± 30'	5°47' ± 30'
- Différence gauche/droit maxi..... - 30'

CARROSSAGE

- Valeur - 20' ± 20'
- Différence gauche/droite maxi..... - 30'

PARALLÉLISME

- Pincement total 0°14' ± 8'

Train arrière

CARROSSAGE

- Carrossage - 1°30' ± 15'
- Différence gauche/droite max 15'

PARALLÉLISME

- Pincement total 0°16' ± 6'

Couples de serrage (en daN.m)

- Écrous de fixation supérieure de jambe de force
 - Ø 18 mm 2,4
 - Ø 21 mm 3,4
- Écrou de blocage de biellette de direction 4,5
- Écrou à embase des bras transversaux sur bras longitudinal 11
- Vis du support de bras longitudinal sur carrosserie 7,7

MÉTHODES DE RÉPARATION

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant de procéder à la mesure de la géométrie des trains avant ou arrière.
 - jantes et pneumatiques conformes,
 - pression de gonflage prescrite,
 - jeu de roulements correct,
 - hauteur du véhicule correct (voir caractéristiques),
 - le véhicule doit être en position "repos".
- Un véhicule est dit en position "repos", lorsqu'il remplit les conditions suivantes :
 - 2 x 68 kg sur les sièges avant (sièges en position médiane),
 - 1 x 68 kg au centre de la banquette AR,

- 1 x 21 kg au centre du coffre à bagages,
- réservoir essence plein.

Train avant

Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de carrossage.
- Se référer à la notice de l'appareil.
- Valeur de l'angle (voir "Caractéristiques").

RÉGLAGE

- Chasser si présent le pion de positionnement (1) vers le bas, déposer l'écrou (2) et desserrer les écrous (3) d'environ d'un tour et demi. (fig. Géom. 1)
- Placer l'outil réf. 32 3 140 dans l'ouverture du passage de roue et corriger le carrossage en tournant l'écrou. (fig. Géom. 2)

Nota : Correction maxi. possible du carrossage = ±18'

- Remplacer l'écrou (2) et le serrer au couple de 3,4 daN.m, retirer l'outil réf. 32 3 140, puis remplacer les écrous (3) en les serrant au couple de 3,4 daN.m (voir fig. Géom. 1)

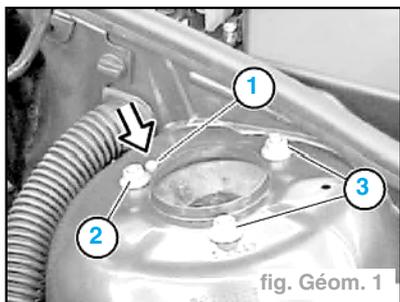


fig. Géom. 1

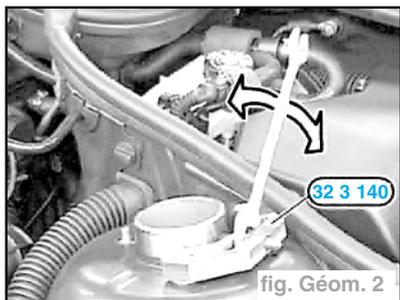


fig. Géom. 2

Parallélisme

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Valeur de pincement (voir «Caractéristiques»).

RÉGLAGE

- Amener le mécanisme de direction en position de marche en ligne droite (les marques sur le capuchon (1) et sur le boîtier (2) doivent coïncider). (fig. Géom. 3).

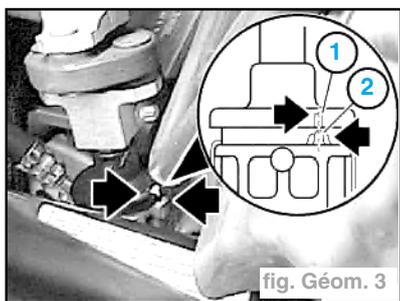


fig. Géom. 3

- Desserrer l'écrou de blocage (1) de la biellette de direction, corriger le pincement de la roue en tournant la biellette de direction au niveau du six-pans (2) et serrer l'écrou de blocage au couple de 4,5 daN.m. (fig Géom. 4).

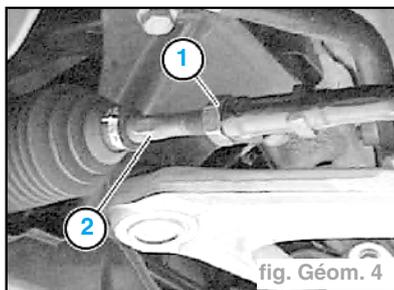


fig. Géom. 4

Chasse

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de chasse.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Valeurs de l'angle (voir «Caractéristiques»).
- Le réglage de l'angle de chasse n'est pas possible.
- Si les valeurs relevées ne sont pas correctes, il y a lieu d'y remédier par le remplacement des pièces défectueuses.

Train arrière

Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du carrossage.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Valeur de l'angle (voir «Caractéristiques»).

RÉGLAGE

Très important : Si l'écrou à embase (1) a été plus de dix fois serré lors du réglage, le remplacer. Il n'assure plus un freinage suffisant.

- **Attention** à la position correcte de la rondelle excentrique (2). (fig. Géom.5)
- Desserrer l'écrou à embase d'environ 1/2 tour.

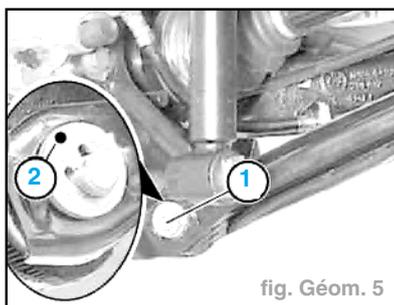


fig. Géom. 5

- Régler le carrossage exactement à la valeur de consigne en agissant sur la vis excentrique (voir «Caractéristiques»).
- Serrer l'écrou à embase au couple de 11 daN.m.

Remarque : La vis excentrique doit se trouver entre les butées (1). (fig. Géom. 6)

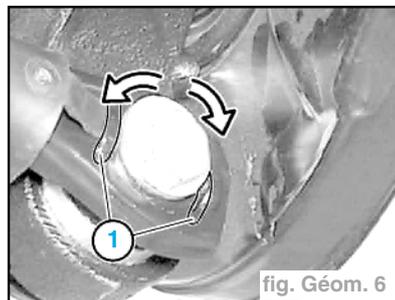


fig. Géom. 6

Parallélisme

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.
- Se référer à la notice de l'appareil.
- Valeur de pincement (voir «Caractéristiques»).

RÉGLAGE

- Desserrer les vis du support de fixation d'environ 1 tour 1/2.
- Placer l'outil réf. 32 3 030 au dessus de la tête de vis et du pion (1). (fig. Géom. 7)
- Tourner l'outil et régler le pincement à la valeur de consigne.
- Serrer les vis du support de fixation au couple de 7,7 daN.m.

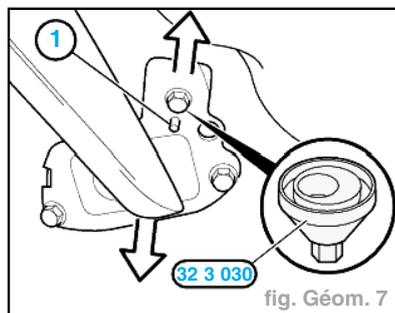


fig. Géom. 7

Recherche des pannes sur le train avant (contrôle de géométrie)

Défaut	Cause	Remède
Défaut de parallélisme	a) Barre(s) d'accouplement déformée(s) b) Levier de commande de roue sur porte-moyeu déformé c) Rotules de barres d'accouplement usées d) Silentbloc du bras de suspension transversal défectueux	a) Remplacer la (les) barre(s) d'accouplement b) Remplacer le porte-moyeu c) Remplacer la (les) barre(s) d'accouplement ou les rotules d) Remplacer le silentbloc
Défaut de carrossage	a) Silentbloc du bras de suspension transversal défectueux b) Bras de suspension transversal déformé c) Jambe de force déformée d) Rotule de guidage usée e) Berceau du train avant déformé f) Logement du palier supérieur d'élément de suspension déformé g) Gauchissement du cadre-plancher (longeron moteur)	a) Remplacer le silentbloc b) Remplacer le bras de suspension c) Remplacer l'élément de suspension d) Remplacer le bras de suspension e) Remplacer le berceau avant f) Remettre en état la partie avant de caisse g) Remettre en état la carrosserie
Défaut de chasse La chasse non réglable est fixée par la construction	a) Bras de suspension transversal déformé b) Jambe de force déformée c) Passage de roue déformé (palier support de la jambe de force) d) Gauchissement du cadre-plancher (longeron moteur)	a) Remplacer le bras de suspension b) Remplacer l'élément de suspension c) Remettre en état la partie avant de caisse d) Remettre en état la carrosserie
Angle de divergence en virage incorrect Condition préalable : Carrossage et chasse corrects	a) Réglage inégal des barres d'accouplement b) Levier de commande de roue sur porte-moyeu déformé	a) Régler le parallélisme à la même valeur, à gauche et à droite b) Remplacer le porte-moyeu
Défaut de déport de roue Condition préalable : Parallélisme des roues avant uniformément réparti par rapport à l'axe géométrique de trajectoire	a) Berceau du train avant déformé b) Longeron moteur déformé	

Recherche des pannes sur le train arrière (contrôle de géométrie)

Défaut	Cause	Remède
Défaut de carrossage	a) Silentblocs du berceau de train arrière défectueux b) Berceau arrière déformé c) Bras de suspension transversal déformé ou silentblocs défectueux d) Gauchissement du cadre-plancher	a) Remplacer le silentbloc b) Contrôler et remplacer si nécessaire le berceau arrière c) Contrôler le bras de suspension transversal, le remplacer si nécessaire d) Remettre en état la carrosserie
Défaut de parallélisme	a) Silentblocs du berceau de train arrière défectueux b) Silentblocs dans bras de suspension longitudinal défectueux c) Berceau arrière déformé d) Bras de suspension longitudinal déformé	a) Remplacer le silentbloc b) Remplacer le silentbloc c) Contrôler et remplacer si nécessaire le berceau arrière d) Contrôler le bras de suspension longitudinal, le remplacer si nécessaire
Position incorrecte des roues AR	a) Déport latéral du berceau du train arrière b) Gauchissement du cadre-plancher	a) Contrôler les silentblocs du berceau, les remplacer si nécessaire b) Remettre en état la carrosserie
Écart de l'axe géométrique de trajectoire par rapport à l'axe de symétrie du train de roulement Condition préalable : parallélisme individuel des roues non réglable	a) Gauchissement du cadre-plancher b) Bras de suspension ou silentblocs défectueux	a) Remettre en état la carrosserie b) Remplacer le silentbloc