

CARACTERISTIQUES

Train AV

- Parallélisme :
 - valeur de réglage (pincement) 0,1°
 - tolérances 0,4° de pincement à 0,2° d'ouverture
- Carrossage :
 - valeur de réglage + 0,3°
 - tolérances - 0,2° à + 0,8°
- Chasse (la chasse hors tout ne doit pas dépasser 1,5°) 1,3°

Train AR

- Carrossage :
 - valeur de réglage - 2°
 - tolérances -0,8° à + 0,4°
- Parallélisme :
 - valeur de réglage 0°
 - tolérances 0,6° de pincement à 0,6° d'ouverture
- Angle de poussée axiale - 0,40° à + 0,40°

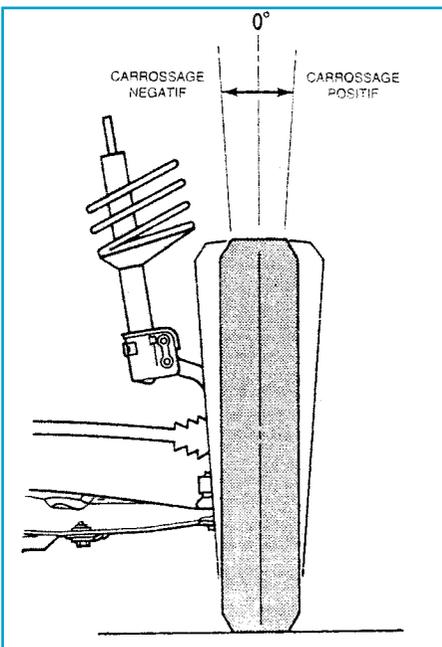
METHODES DE REPARATION

Train AV

GÉNÉRALITÉS

- Le réglage du parallélisme du train AV consiste à effectuer le réglage correct de tous les angles relatifs de la suspension affectant le roulement et la direction des roues AV du véhicule.
- La méthode pour vérifier le parallélisme du train AV dépend du type d'équipement utilisé à cet effet. Les instructions accompagnant l'équipement fourni par les constructeurs, doivent toujours être respectées, à l'exception des spécifications prescrites par Chrysler Corporation, lorsqu'il y a lieu.
- Le parallélisme du train AV est constitué de six éléments de base, la hauteur, la chasse, le carrossage, le pincement, l'inclinaison du pivot de fusée et la divergence. De ces six éléments, seuls le pincement et le carrossage sont mécaniquement réglables.

Nota. - Il ne faut pas chercher à modifier un élément quelconque de la suspension ou de la direction, en le chauffant ou en le pliant.

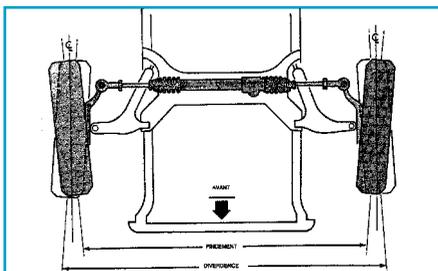


(Fig.GEOM.1)

- Les réglages et les vérifications doivent être faits dans l'ordre suivant :
 - 1 : carrossage,
 - 2 : pincement ou divergence (ouverture).
- Le carrossage est l'angle de la roue par rapport à la verticale. L'inclinaison vers l'intérieur est un carrossage négatif, l'inclinaison vers l'extérieur est un carrossage positif (fig. GÉOM. 1).
- Un angle de carrossage excessif est un facteur d'usure des pneus : le carrossage négatif provoque de l'usure vers l'intérieur du pneu, tandis que le carrossage positif en provoque côté extérieur;
- Le **pincement** ou divergence (ouverture), se mesure en degrés ou en millimètres et représente la distance de laquelle les bords AV des pneus sont plus rapprochés (ou séparés) des bords AR (fig. GÉOM. 2).

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Avant toute tentative de modifier ou de corriger le parallélisme, il faut inspecter et effectuer les corrections nécessaires sur les pièces ayant une influence sur la direction du véhicule.
- Vérifier la pression des pneus ; tous les pneus doivent être de la même dimension, en bon état et présenter à peu près le même degré d'usure.
- Vérifier les roues AV et les pneus en vue d'excentricité.
- Inspecter les rotules et le serrage de toute la timonerie de direction.
- Inspecter les ressorts AV et AR pour déceler une éventuelle cassure ou flèche.
- Il ne faut contrôler la géométrie AV qu'après avoir vérifié la pression des pneus, fait le plein de carburant et en l'absence de passa-



(Fig.GEOM.2)

- gers ou de bagages dans le coffre. Le véhicule doit également être sur sol plat ou sur l'appareil de contrôle du parallélisme.
- Faire rebondir le véhicule à l'arrière puis à l'avant, un même nombre de fois, en saisissant le centre du pare-chocs, avant de vérifier la géométrie. Toujours relâcher les pare-chocs lorsque la suspension est comprimée.

Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de carrossage (fig. GÉOM. 1).
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Vérifier l'angle, voir « Caractéristiques ».

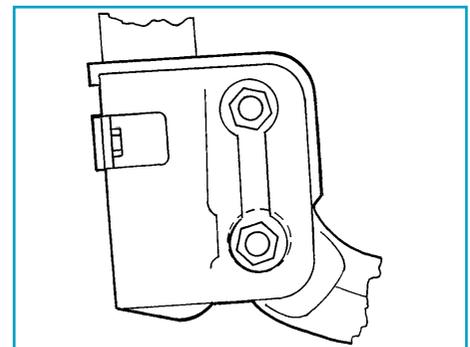
RÉGLAGE

- Préparer le véhicule comme indiqué dans le paragraphe « Opérations préliminaires ».
- Desserrer le boulon à cames (fig. GÉOM. 3).
- Faire tourner le boulon à cames pour déplacer le sommet de la roue vers l'intérieur ou l'extérieur, suivant le carrossage spécifié.
- Tout en maintenant le boulon à cames au moyen d'une clé, pour l'empêcher de tourner, serrer les écrous de boulon à cames au couple de 10 daN.m + 90°.

Chasse

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de chasse.



(Fig.GEOM.3)

- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Valeur de l'angle de chasse : voir « Caractéristiques ».

RÉGLAGES

- 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 de la ou des pièce(s) défectueuse(s).

Parallélisme

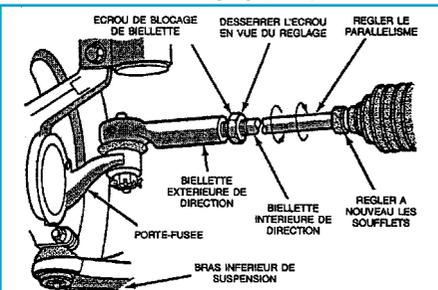
CONTRÔLE

- 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 l'angle : voir « Caractéristiques ».

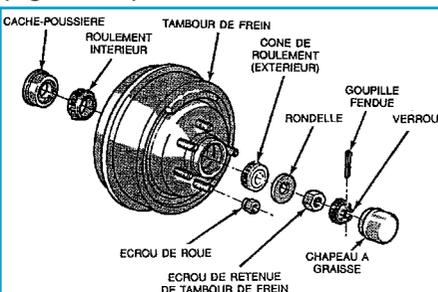
RÉGLAGE

- Préparer le véhicule comme décrit dans le paragraphe « Opérations préliminaires ».
- Centrer le volant et le maintenir au moyen de la pince pour volant de direction.
- Desserrer les contre-écrous de biellette de direction (fig. GÉOM. 4).
- Faire tourner les biellettes intérieures pour aligner les roues AV, conformément aux spécifications de parallélisme (fig. GÉOM. 2).

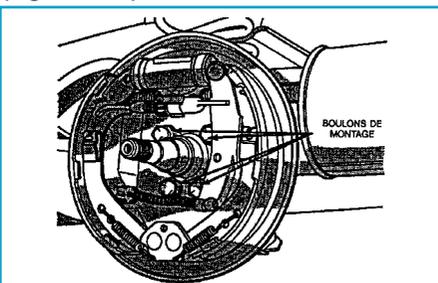
Attention. - Lors du réglage, ne pas tordre les



(Fig.GEOM.4)



(Fig.GEOM.5)



(Fig.GEOM.6)

soufflets de caoutchouc entre les biellettes intérieures et le boîtier de direction.

- Serrer les contre-écrous de biellette de direction au couple de **7,5daN.m**.
- Ajuster les soufflets entre le boîtier de direction et la biellette.
- Déposer la pince de blocage du volant.

Train AR

Carrossage et parallélisme

CONTRÔLE

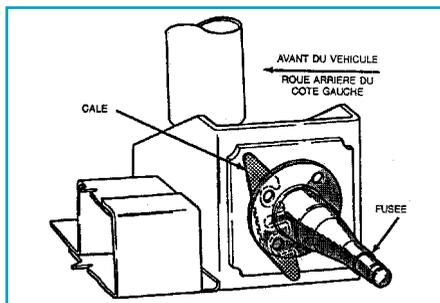
- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Valeur des angles : voir « Caractéristiques ».

RÉGLAGE

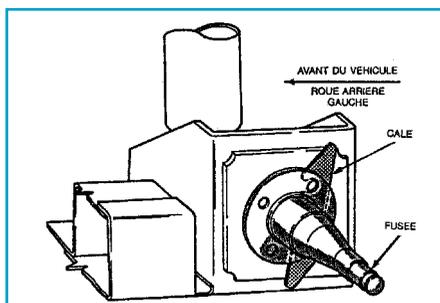
- Si la géométrie doit être réglée, cela s'obtient en ajoutant des cales de **0,010 mm** entre la surface de montage de la fusée et l'essieu coulé.
- Chaque cale modifie l'angle de roue de **0,3°**.

● **Pose des cales de réglage AR**

- Bloquer les roues AV pour immobiliser le véhicule.
- Desserrer le frein de stationnement.
- Lever le véhicule pour relâcher complètement la suspension AR et dégager les roues du sol.
- Déposer les roues AR.
- Extraire le chapeau à graisse (fig. GÉOM. 5).
- Déposer la goupille fendue et l'écrou crénelé.
- Déposer l'écrou de réglage.
- Déposer le tambour de frein.
- Desserrer les quatre boulons de montage d'ensemble de frein et de fusée, pour dispo-



(Fig.GEOM.7)



(Fig.GEOM.8)

ser d'un jeu nécessaire à la pose des cales (fig. GÉOM. 6).

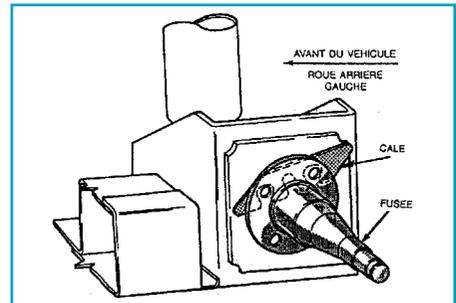
- Nota.** - Ne pas déposer les boulons de montage.
- Poser les cales pour obtenir le changement d'angle de la roue.
- Ne pas utiliser plus de deux cales sur chaque fusée.
- Chaque cale modifie l'angle de roue de **0,3°**.

Parallélisme

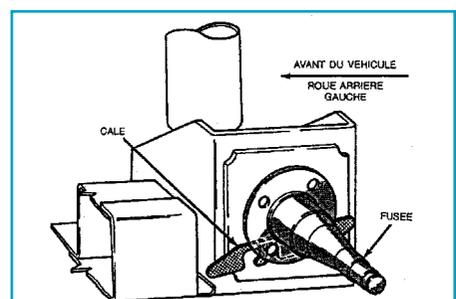
- Pose de cale pour augmenter l'ouverture (fig. GÉOM. 7).
- Pose de cale pour augmenter le pincement (fig. GÉOM. 8).

Carrossage

- Pose de cale pour augmenter le carrossage (fig. GÉOM. 9).
- Pose de cale pour diminuer le carrossage (fig. GÉOM. 10).
- Une fois le carrossage et le parallélisme réglés, serrer les quatre boulons de montage de l'ensemble de frein et de fusée.
- Serrer les boulons au couple de **10,8 daN.m** (fig. GÉOM. 6).
- Reposer le tambour de frein (fig. GÉOM. 5).
- Reposer la rondelle et l'écrou.
- Serrer l'écrou de réglage au couple de **2,7 daN.m à 3,4 daN.m**, tout en faisant tourner la roue. Desserrer l'écrou de réglage avec la clé pour relâcher complètement la contrainte de roulement.
- Serrer l'écrou de réglage à la main.
- Placer le contre-écrou avec une paire d'encoches alignée sur le trou de goupille fendue.
- Poser la goupille fendue.
- Le jeu axial doit être compris entre **0,025 à 0,076 mm**. Nettoyer et poser le chapeau à graisse.
- Poser l'ensemble de roue. Serrer les écrous de roue au couple de **12,9 daN.m**.
- Abaisser le véhicule.
- Recontrôler la géométrie du train AR.



(Fig.GEOM.9)



(Fig.GEOM.10)