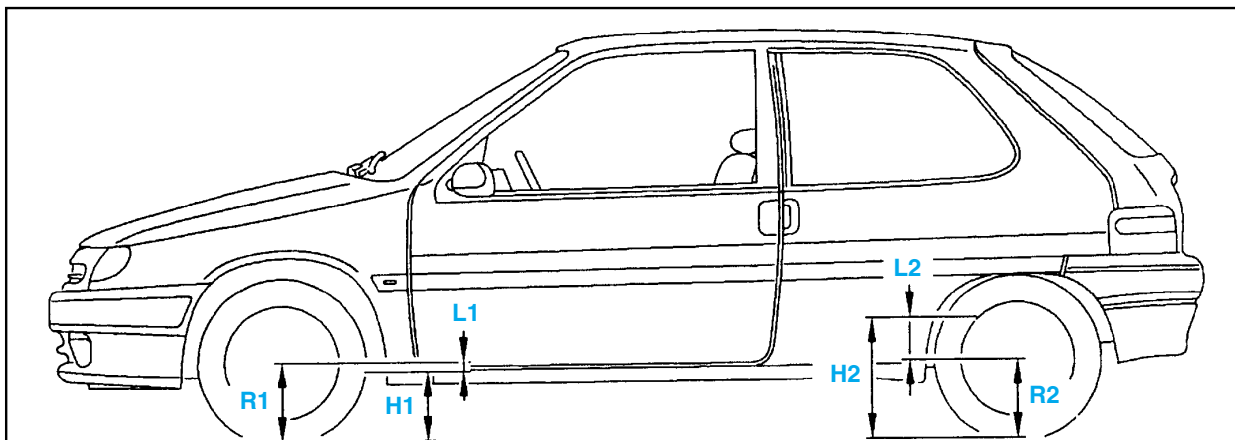


CARACTÉRISTIQUES

Généralités

ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

- La mise en assiette de référence du véhicule s'effectue de la façon suivante.



- R1** Distance entre le centre de la roue et le sol.
- R2** Distance entre le centre de la roue et le sol.
- L1** Distance entre le centre de la roue avant et la face d'appui des fixations (cotelette).
- H1** Distance entre le sol et la face d'appui des fixations (cotelette)

- L2** Distance entre le centre de la roue arrière et la traverse arrière.
- H2** Distance entre le sol et la face d'appui de la traverse arrière.

Nota : Pour l'emplacement des mesures (voir opération contrôle réglage des hauteurs)

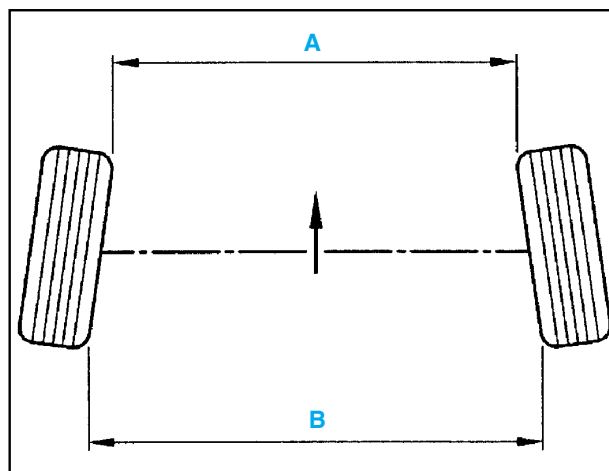
	Essieu avant	Essieu arrière
Cote	L1	L2
Valeur (mm)	71 ± 10 mm	49 ± 6 mm

- Mesurer la cote **R1**.
- Mesurer la cote **R2**.
- Calculer la cote **H1 = R1 - L1**.
- Calculer la cote **H2 = R2 + L2**.
- Comprimer la suspension jusqu'à obtenir les valeurs calculées "**H1**" et "**H2**".

Nota : La différence de hauteur entre les deux côtés doit être inférieure à **7,5 mm**.

GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

Impératif : Lors d'un contrôle des trains, le véhicule doit être en assiette de référence.



Moteurs	TU9M TU1M+ (*)	TU1M+ (**) - TU3JP - TU5JP - TUD5 - TU5J4	
	Mécanique	Mécanique	Assistée
Carrossage	-0°9' ± 30'	-0°40' ± 30'	-0°40' ± 30'
Parallélisme : pincement	-0°10' à -0°31' -1 à -3 mm	-0°10' à -0°31' -1 à -3 mm	0°10' à 0°31' 1 à 3 mm
Chasse	2°13' ± 30'	2°13' ± 30'	3°14' ± 30'
Inclinaison du pivot	12°41' ± 40'	12°41' ± 40'	12°42' ± 40'

(*) Sans option direction assistée ; sans option ABS

(**) Avec options direction assistée ou ABS

Nota : Avant du véhicule (suivant flèche).

A < B = Pincement positif (+) (pincement).

A > B = Pincement négatif (-) (ouverture).

GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

Impératif : Lors d'un contrôle des trains, le véhicule doit être en assiette de référence.

Moteurs	TU9M ; TU1M+ TU3JP ; TU5JP TU5JP4 ; TUD5
Parallélisme : pincement	0°16' à 1°6' + 1,49 à 6,39 mm
Carrossage	-0°59' ± 20'

Couples de serrage (en daN.m)

- Écrou de biellette de direction :

- M14 4,5
- M16 5

MÉTHODES DE RÉPARATION

Contrôle et réglage des hauteurs

CONDITIONS GÉNÉRALES DE RÉGLAGE

- La mesure de hauteur s'effectue :
 - véhicule en ordre de marche (véhicule vide, pleins faits),
 - pression des pneumatiques correcte,
 - placer le véhicule sur un pont élévateur quatre colonnes,
 - desserrer le frein de parking,
 - avant chaque mesure, secouer le véhicule pour éliminer toutes les contraintes des organes de suspension.

MESURES DES HAUTEURS

MESURE DU RAYON DE ROUE

- Pour déterminer le centre de la roue, placer l'outil [1] 4604-T (moyeu à 3 vis) ou [2] 8006-T (moyeu à 4 vis) sur la tête de roue (fig. Géom. 1).
- Mesurer le rayon R1 avec l'outil [4] jauge de hauteur 2305-T (distance sol/centre de la roue).
- Mesurer le rayon R2 avec l'outil [4] (distance sol/centre de la roue).

MESURE DE LA HAUTEUR AVANT

- Les hauteurs avant H1 se mesurent entre le sol et la face d'appui des fixations du bras (1) au point "a" (fig. Géom. 2).

MESURE DE LA HAUTEUR ARRIÈRE

- Les hauteurs arrière H2 se mesurent entre le sol et la face d'appui de la traverse arrière (2) ; en "b" et "c" (fig. Géom. 3).

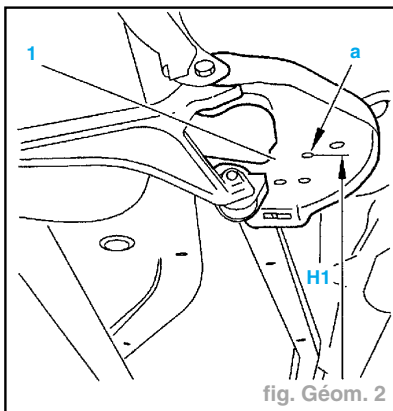


fig. Géom. 2

CALCUL DES HAUTEURS (fig. Géom. 4)

- Hauteur arrière :
 - cote L2 = 118 ± 6 mm
 - mesurer la cote R2
 - calculer la cote H2 = R2 + L2
 - mesurer la cote H2 sur le véhicule
 - la cote mesurée H2 doit être égale à la cote calculée H2.
- Hauteur avant :
 - cote L1 = 42 ± 10 mm
 - mesurer la cote R1
 - calculer la cote H1 = R1 - L1
 - mesurer la cote H1 sur le véhicule
 - la cote mesurée H1 doit être égale à la cote calculée H1.

Nota : La différence de hauteur entre les deux côtés doit être inférieure à 7,5 mm.

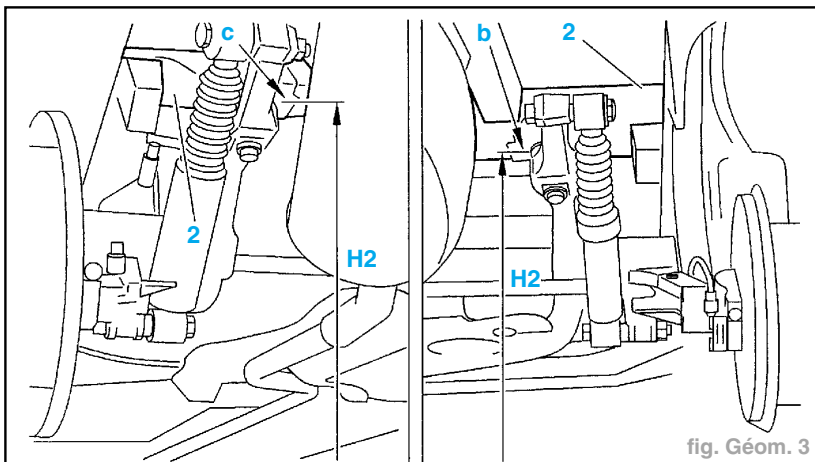


fig. Géom. 3

CORRECTION DE LA HAUTEUR ARRIÈRE

- Le réglage s'obtient par rotation de la barre de torsion.
- Le décalage d'une cannellure côté bras fait varier la hauteur d'assiette de 3 mm.
- Les variations de la hauteur d'assiette ne peuvent évoluer que par des multiples de 3 mm.
- Le réglage s'effectue par modification de la longueur "X" de l'outil [3] 4502-TA (fig. Géom. 5).

Nota : Le filetage de l'outil [3] est au pas de 100.

- Le réglage effectué d'un côté, modifie aussi la hauteur du côté opposé.

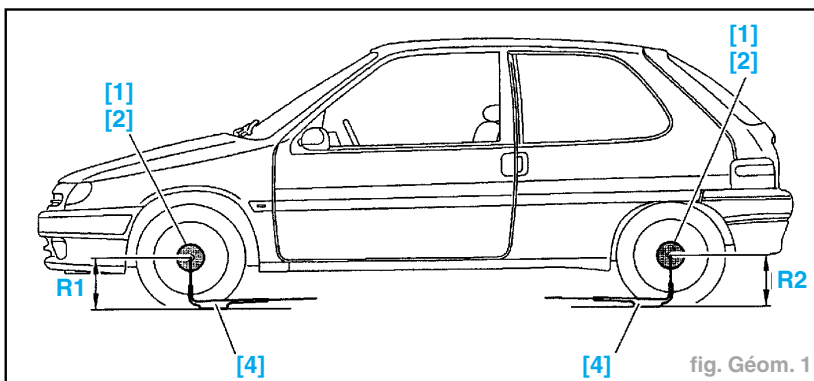


fig. Géom. 1

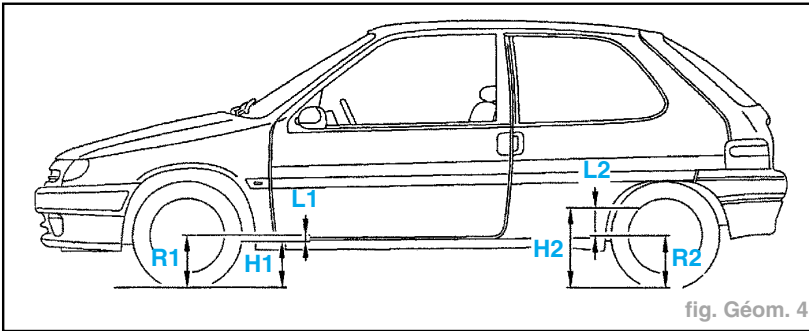


fig. Géom. 4

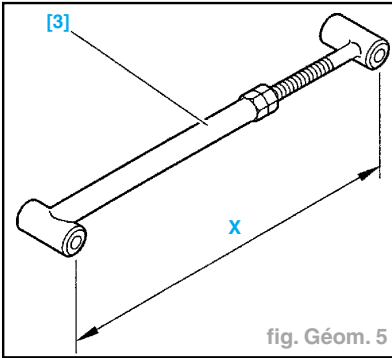


fig. Géom. 5

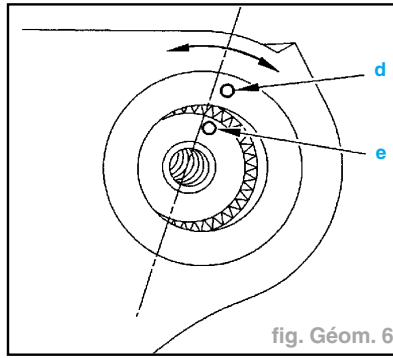


fig. Géom. 6

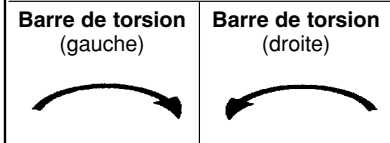
- Avant de déposer la barre de torsion, repérer par deux coups de pointeau en "d" et "e" la position de la barre de torsion (fig. Géom. 6).
- Déposer la barre de torsion (voir opération correspondante au chapitre "Train arrière").

AUGMENTATION DE LA HAUTEUR D'ASSIETTE

- En fonction de la longueur "X" de l'outil [3] obtenue sur le véhicule à la dépose de la barre de torsion : dévisser l'outil

[3] de manière à décaler la barre de torsion d'une cannelure par rapport au bras.

Sens de rotation des barres de torsion

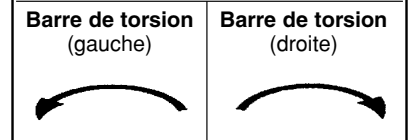


- Rechercher par rotation de la barre, cannelure par cannelure, la position où celle-ci s'engage librement sur 8 à 10 mm.
- Le repère "d" se trouvera décalé d'une cannelure par rapport au repère "e".

DIMINUTION DE LA HAUTEUR D'ASSIETTE

- En fonction de la longueur "X" de l'outil [3] obtenue sur le véhicule à la dépose de la barre de torsion : visser l'outil [3] de manière à décaler la barre de torsion d'une cannelure par rapport au bras.

Sens de rotation des barres de torsion



- Rechercher par rotation de la barre, cannelure par cannelure, la position où celle-ci s'engage librement sur 8 à 10 mm.
- Le repère "d" se trouvera décalé d'une cannelure par rapport au repère "e".
- Reposer la barre de torsion (voir opération correspondante).
- Vérifier les hauteurs "H1" et "H2".
- Régler les projecteurs.