

CARACTERISTIQUES

Train AV

HAUTEUR DE CAISSE

- La hauteur AV « **H1** » est contrôlée entre le sol et le berceau, dans l'axe des transmissions.

Véhicule avant année modèle 96

- **L1** (mm) :
- tous types sauf SC. CAR 121
- SC. CAR 141

Véhicule année modèle 96

- **L1** (mm) :
- 1.6 i, 1.8 i, 1.8 i 16 V, 2.0 i, 1.9 D, 1.9 turbo D (direction à gauche) 121
- 2.0 i 16 V sauf S.C. CAR, turbo CT, 1.9 turbo D (direction à droite), 2.1 turbo D 114
- 2.0 i 16 V SC. CAR 141
- SC. CAR : système Citroën de correction antiroulis.

CARROSSAGE

- Non réglable 0° 00' ± 30'

CHASSE

• Jusqu'à l'année modèle 96

- Direction mécanique 1° ± 30'
- Direction assistée 3° ± 30'
- Direction assistée (S.C. CAR) 3° 20' ± 30'

Attention. - Le sens de montage du support du bloc-pneumatique définit l'angle de chasse (voir encadré ci-dessous).

• À partir de l'année modèle 96

- Tous types sauf 2.0i 16 V SC. CAR 3° ± 30'
- 2.0 i 16 V SC. CAR 3° 20' ± 30'

PIVOT

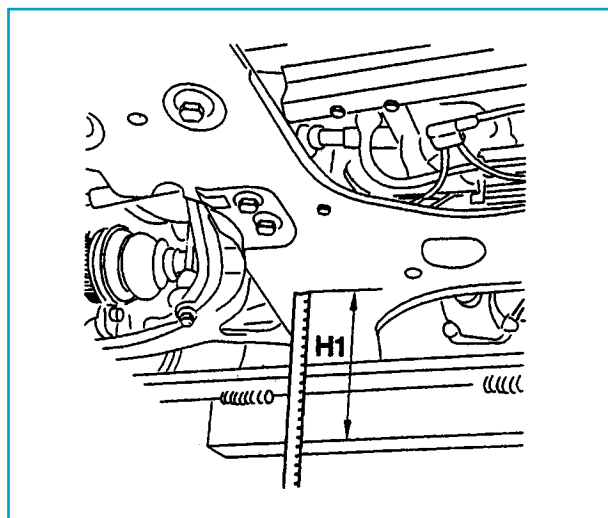
• Jusqu'à l'année modèle 96

- Angle non réglable.
- Mécanique/assistée 13° 20' ± 30'
- Assistée SC. CAR 13° 50' ± 30'

• À partir de l'année modèle 96

- Tous types sauf 2.0 i 16 V SC. CAR 13° 15' ± 35'
- 2.0 i 16 V SC. CAR 13° 50' ± 30'

$$H1 = R1 - L1 \text{ (mm)}$$



H1 = hauteur AV (+ 7 ; - 10 mm)
R1 = rayon de la roue AV
L1 = cote théorique entre le plan du berceau AV, et l'axe de roue

PARALLÉLISME

- Pincement négatif (ouverture) :
- mm 0 à 3
- degrés 0° à - 0° 25'

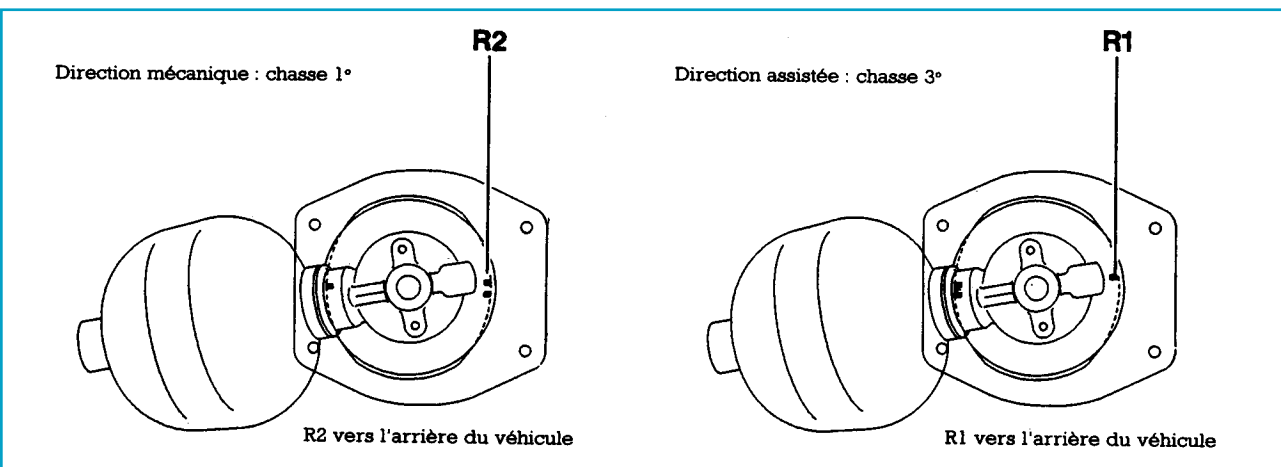
Train AR

HAUTEUR DE CAISSE

- La hauteur AR est contrôlée entre le sol et le plan d'appui du silen-bloc AR sur la caisse.

Véhicule avant année modèle 96

- **L2** (mm) :
- sauf SC. CAR 121
- SC. CAR 141



Véhicule année modèle 96

- **L2** (mm) :
 - 1.6 i, 1.8 i, 1.8 i 16 V, 2.0 i, 1.9 D, 1.9 turbo D (direction à gauche) 136
 - 2.0 i 16 V sauf SC. CAR, turbo CT, 1.9 turbo D (direction à droite), 2.1 turbo D 144
 - 2.0 i 16 V SC. CAR 116

CARROSSAGE

- Non réglable - 1° 15' ± 20'

PARALLÉLISME

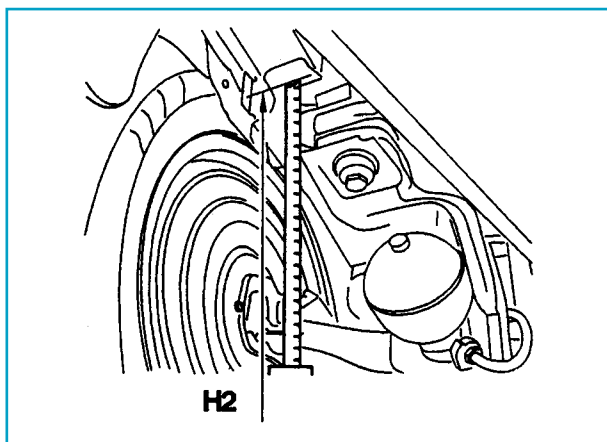
- Pincement positif (pincement) :
 - mm + 1 à 6
 - degrés + 0° 10' à + 0° 50'

H2 = hauteur AR (+ 7 ; - 10 mm)

H2 = rayon de la roue (mm)

L2 = cote théorique entre le plan d'appui de caisse, et l'axe de roue

H2 = R2 + L2



METHODES DE REPARATION

Train AV

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant que l'on procède à la mesure de la géométrie du train AV :
 - la bande de roulement des pneus doit être uniforme et sans défaut,
 - les pressions de gonflage des pneus de l'essieu doivent être égales à gauche et à droite,
 - le rebord de la jante de roue intéressée doit être dans un état impeccable,
 - les articulations à rotules (rotules de direction, articulations-guides) ne doivent présenter aucun jeu,
 - les roues doivent être mises en ligne.
- Commande manuelle de hauteur en position « Route ».
- Desserrer le frein de parking.
- Moteur tournant.
- Après chaque mouvement de caisse, et avant chaque mesure, effectuer de petits déplacements d'avant en arrière, en agissant à la main sur une roue.
- Effectuer le dévoilage des roues puis passer :
 - les roues AR sur des plateaux à déplacement latéral,
 - les roues AV sur des plateaux pivotants, après les avoir déverrouillés.

Remarque. - C'est la comparaison des angles gauche et droit qui est importante. Une différence supérieure à 1° entre les deux côtés entraîne un déport de trajectoire, qu'il est nécessaire de corriger au volant, d'où l'usure anormale des pneumatiques.

Carrossage

CONTRÔLE

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

- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux, car le carrossage n'est pas réglable.

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.
- Si l'angle de chasse n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.

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.
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, procéder au réglage.

RÉGLAGE

- Si le parallélisme est bon et la répartition mauvaise, effectuer le même nombre de tours de manchon de réglage mais de sens contraire, à gauche et à droite, pour obtenir la même valeur des deux côtés.
- Si le parallélisme est mauvais et la répartition bonne, régler le parallélisme de la même valeur, à droite et à gauche, en s'assurant que l'on a toujours des valeurs identiques des deux côtés.

- Si le parallélisme et la répartition sont mauvais, régler le parallélisme à la bonne valeur, puis effectuer la répartition.

Train AR

Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de carrossage.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.

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.
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.