

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Train AV

HAUTEUR DE CAISSE

$$H1 = R1 - L1$$

H1 = Hauteur avant :

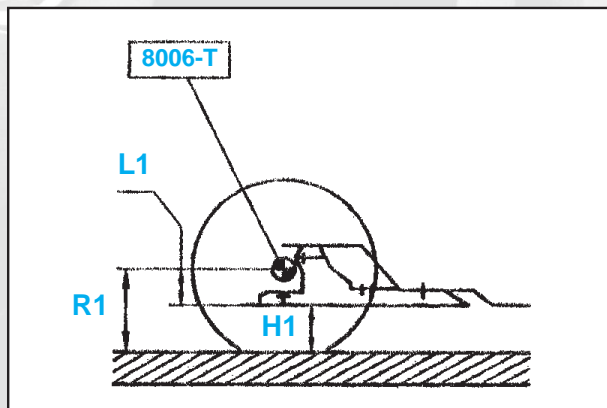
Tous types (+7, -10 mm)

SC CAR (± 3,5 mm)

R1 = Rayon de la roue en (mm).

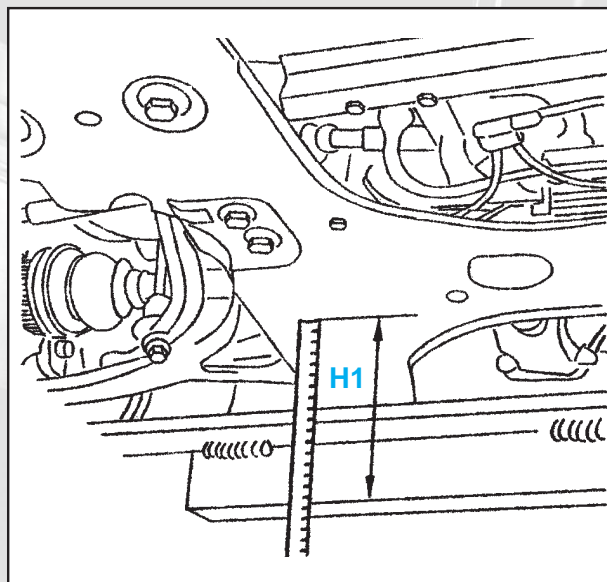
L1 = Côté théorique entre le plan du berceau avant et l'axe de roue.

L1 tous types (mm)..... 121



Mesure hauteur avant

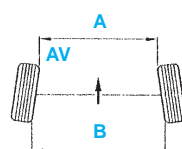
- La hauteur avant **H1** est contrôlée entre le sol et le berceau, dans l'axe des transmissions.



Exemple hauteur avant

- Mesurer la cote **R1** (centre de roue) sur véhicule.
- Soustraire de **R1** la cote **L1** (voir tableau page) et calculer la cote **H1**.
- Mesurer la cote **H1** sur le véhicule.
- La cote mesurée **H1** doit être égale à la cote calculée **H1** (+7, -10 mm).
- Si nécessaire procéder au réglage des hauteurs.

GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT



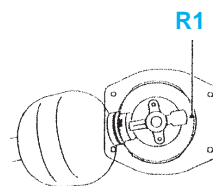
$A < B$ = Parallélisme positif;

+ = pincement

$A > B$ = Parallélisme négatif;

- = ouverture

Véhicule	Parallélisme	Chasse	Carrossage	Inclinaison du pivot
			(Non réglable)	
Tous types	0 à 3 mm 0° à 0° 25'	3° ± 30'	0° ± 30'	13° 15' ± 35'



Attention : Le sens de montage du support du bloc pneumatique définit l'angle de chasse.

Direction assistée

R1 vers l'arrière du véhicule.

Train AR

HAUTEUR DE CAISSE

$$H2 = R2 - L2$$

H2 = Hauteur arrière :

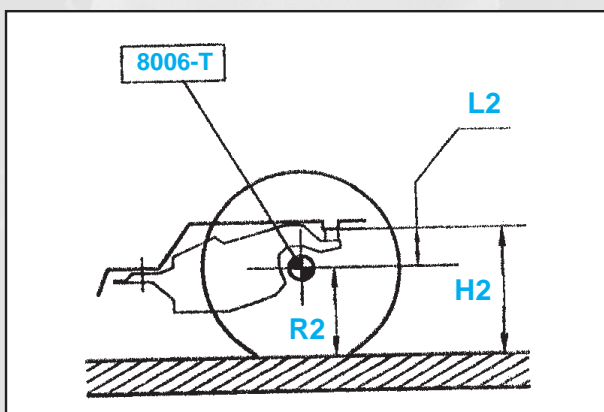
Tous types (+7, -10 mm)

SC CAR (± 3,5 mm)

R2 = Rayon de la roue en (mm).

L2 = Côté théorique entre le plan du berceau avant et l'axe de roue.

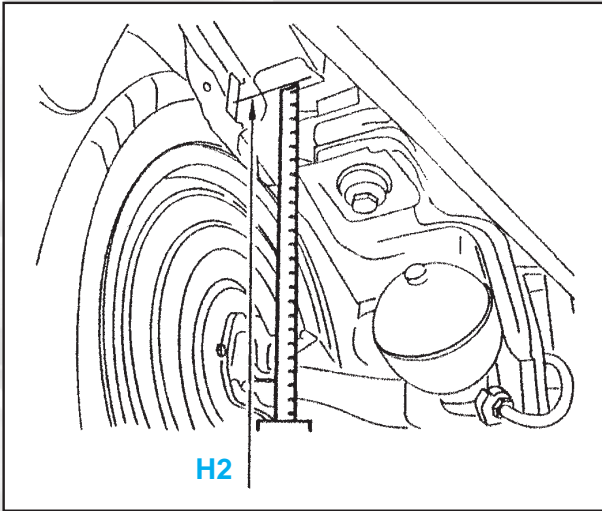
L2 tous types (mm)..... 136



Mesure hauteur arrière

- La hauteur arrière **H2** est contrôlée entre le sol et le plan d'appui du silentbloc arrière sur la caisse.

GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE



Parallélisme	Carrossage
(Non réglable)	
+ 1 à + 6 mm + 0°10' à + 0°50'	- 1°15' ± 20'

GÉNÉRALITÉS

MÉTHODES DE RÉPARATION

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 mise 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 placer :
 - les roues AR sur des plateaux à déplacement latéral.
 - les roues AV sur des plateaux pivots, après les avoir déverrouillés.

Remarque : C'est la comparaison des angles gauches 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

- A 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

- A 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

- A l'aide d'un appareil 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

- A 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

- A 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.

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE