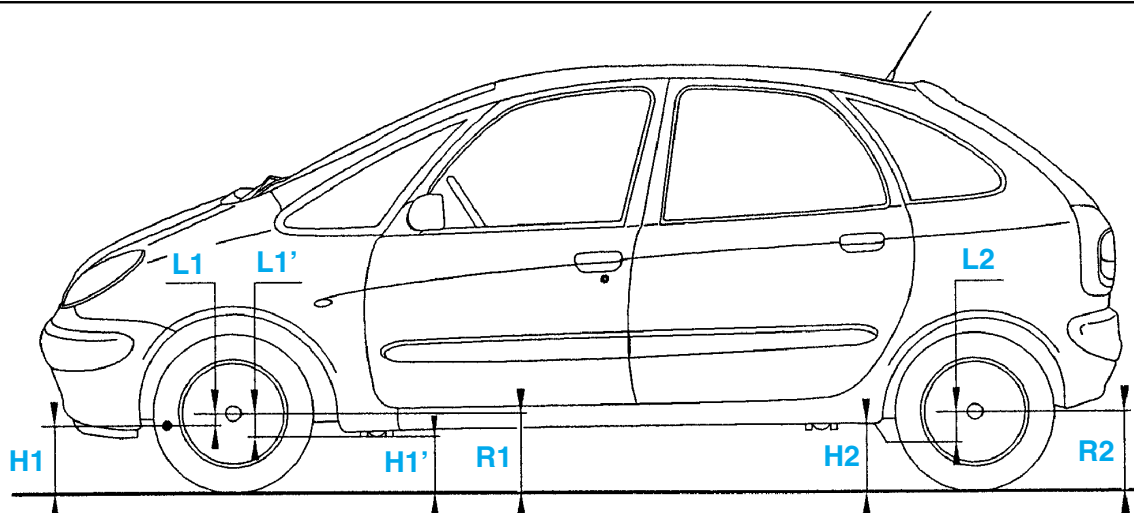


## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### Hauteurs du véhicule en assiette de référence et en ordre de marche



**H1** Mesure de l'axe de la vis d'articulation avant du bras et le sol

**R1** Rayon de roue avant sous charge

**L1** Distance entre le centre de roue et l'axe de la vis d'articulation avant du bras

**H2** Distance entre la cale de liaison élastique avant de l'essieu arrière et le sol

**R2** Rayon de roue arrière sous charge

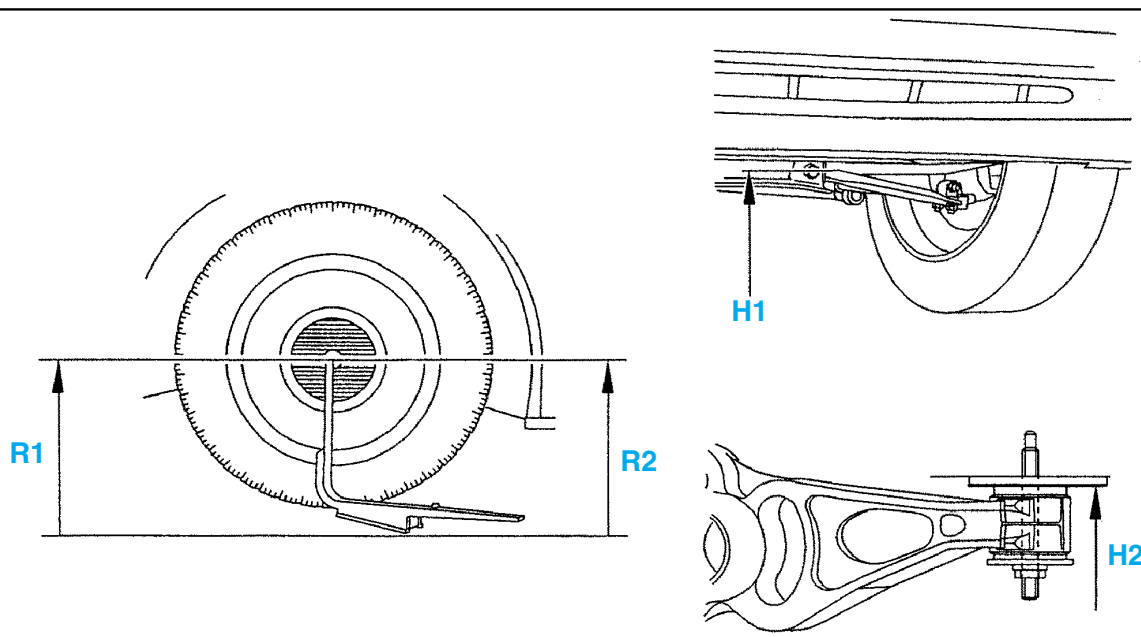
**L2** Distance entre le centre de la roue et la cale de liaison élastique avant de l'essieu arrière

Pour faciliter la mesure d'assiette du véhicule, il est élaboré de prendre la mesure sur le plan d'appui du cric (utiliser les cotes L1' et H1').

**H1'** Distance entre l'appui de cric avant et le sol

**L1'** Distance entre l'appui de cric et le rayon de roue avant sous charge

### CONTRÔLE EN ASSIETTE DE RÉFÉRENCE



- Mesurer le rayon de la roue avant : **R1**.
- Calculer la cote **H1 = R1 - L1** ou **H1' = R1 - L1'**.

**TRAIN AVANT**

Moteurs	TU5JP+ EW7J4	DW10TD
Valeur en assiette de référence	<b>L1 = 90,5 mm</b>	<b>L1 = 90,5 mm</b>
	<b>L1' = 124 mm</b>	<b>L1' = 124 mm</b>

- Mesurer le rayon de la roue arrière : **R2**.
- Calculer la cote **H2 = R2 - L2**.

**TRAIN ARRIÈRE**

Moteurs	TU5JP+ EW7J4 DW10TD
Valeur en assiette de référence	<b>L2 = 7 mm</b>

- Comprimer la suspension jusqu'à obtenir les valeurs calculées.

**Nota :** La différence de hauteur entre les deux côtés du train arrière doit être inférieure à **10 mm**.

**CONTRÔLE EN ORDRE DE MARCHÉ**

- Conditions de contrôle
  - véhicule à vide,
  - pleins faits,
  - pression des pneumatiques correcte.
- Mesurer le rayon de la roue avant : **R1**.
- Calculer la cote **H1 = R1 - L1** ou **H1' = R1 - L1'**.

**TRAIN AVANT**

Moteurs	TU5JP+ EW7J4	DW10TD
Valeur en ordre de marche	<b>L1 = 62,5 mm</b>	<b>L1 = 66,5 mm</b>
	<b>L1' = 96 mm</b>	<b>L1' = 100 mm</b>

- Mesurer le rayon de la roue arrière : **R2**.
- Calculer la cote **H2 = R2 - L2**.

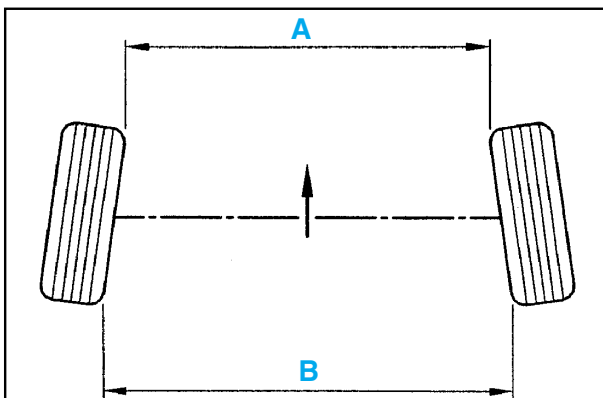
**TRAIN ARRIÈRE**

Moteurs	TU5JP+ EW7J4 DW10TD
Valeur en ordre de marche	<b>L2 = 51 mm</b>

- Comprimer la suspension jusqu'à obtenir les valeurs calculées.

**Nota :** La différence de hauteur entre les deux côtés du train arrière doit être inférieure à **10 mm**.

**Géométrie trains avant et arrière**



**Nota :** Avant du véhicule (suivant flèche).

- **A** inférieur ou égal à **B** : pincement positif (+) (pincement),
- **A** supérieur ou égal à **B** : pincement négatif (-) (ouverture).

**CONTRÔLE EN ASSIETTE DE RÉFÉRENCE**

**GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT**

Valeurs de contrôle :

Chasse	<b>Non réglable</b>	<b>3°00' ± 20'</b>
Parallélisme	<b>Réglable</b>	<b>0 ± 1 mm - 0°09' à +0°09'</b>
Inclinaison du pivot	<b>Non réglable</b>	<b>10°45' ± 30'</b>
Carrossage	<b>Non réglable</b>	<b>0° ± 30'</b>

**GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE**

Valeurs de contrôle :

Parallélisme	<b>Non réglable</b>	<b>4,8 ± 1 mm - 0°43' ± 0,09'</b> (pincement)
Carrossage	<b>Non réglable</b>	<b>1°20' ± 20'</b>

**CONTRÔLE EN ORDRE DE MARCHÉ**

**GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT**

Valeurs de contrôle :

Motorisation		DW10TD
Chasse	<b>Non réglable</b>	<b>2°54' ± 20'</b>
Parallélisme	<b>Réglable</b>	<b>1,7 ± 1 mm 0°15' ± 0,09'</b>
Inclinaison du pivot	<b>Non réglable</b>	<b>10°12' ± 30'</b>
Carrossage	<b>Non réglable</b>	<b>0°15' ± 30'</b>
Motorisation		TU5JP EW7J4
Chasse	<b>Non réglable</b>	<b>2°54' ± 20'</b>
Parallélisme	<b>Réglable</b>	<b>2,0 ± 1 mm 0°18' ± 0,09'</b> (pincement)
Inclinaison du pivot	<b>Non réglable</b>	<b>10°6' ± 30'</b>
Carrossage	<b>Non réglable</b>	<b>0°20' ± 30'</b>

**GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE**

Valeurs de contrôle :

Parallélisme	<b>Non réglable</b>	<b>1,2 ± 1 mm - 0°11' ± 0,09'</b> (pincement)
Carrossage	<b>Non réglable</b>	<b>1°15' ± 20'</b>

## MÉTHODES DE RÉPARATION

## MISE EN ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

**Important :** Les contrôles des valeurs de géométrie des trains avant et arrière ainsi que le réglage du train avant doivent être effectués avec des positions précises de compression de suspension (assiette de référence) sur un banc de contrôle de trains.

- S'assurer :
  - de la conformité et des pressions de gonflage correctes des pneumatiques
  - de la mise en ligne droite des roues avant
- Effectuer le dévoilage des roues.

**À l'avant** (fig. Géom. 1)

- Engager les sangles (4) équipées de leurs manilles (2) sur le berceau (fig. Géom. 1).
- Mettre en place le compresseur de suspension (1).
- Choisir le crantage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

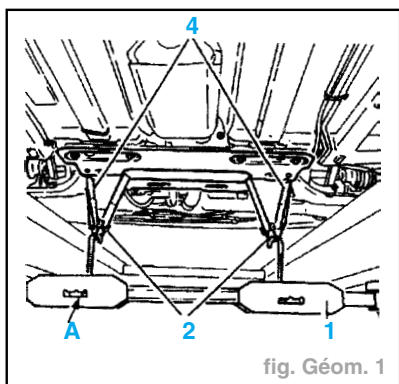


fig. Géom. 1

- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse L1 (assiette de référence).

**Attention :** Tenir compte de la hauteur des plateaux pivotants lors de la mesure de l'assiette de référence L1.

**À l'arrière** (fig. Géom. 2)

- Engager deux sangles (4) équipées de leurs manilles (2) autour de la traverse arrière (fig. Géom. 2).
- Mettre en place le compresseur de suspension (1) (fig. Géom. 2).
- Choisir le crantage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse L2 (assiette de référence).

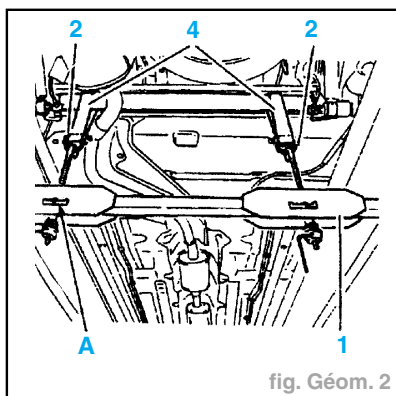


fig. Géom. 2

**Attention :** Tenir compte de la hauteur des plateaux pivotants lors de la mesure de l'assiette de référence L2.

- Vérifier que la hauteur L1 mesurée précédemment à l'avant, n'a pas changé.

## Train avant

## 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 la valeur est incorrecte, régler les biellettes (4) (un tour de biellette = 2 mm environ) (fig. Géom. 3).
- Serrer les écrous (5) à 4,5 daN.m.

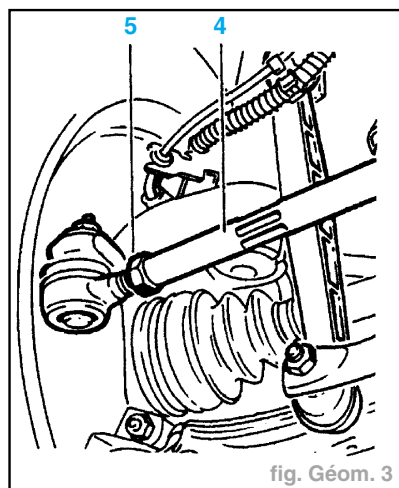


fig. Géom. 3

## Train arrière

## 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.