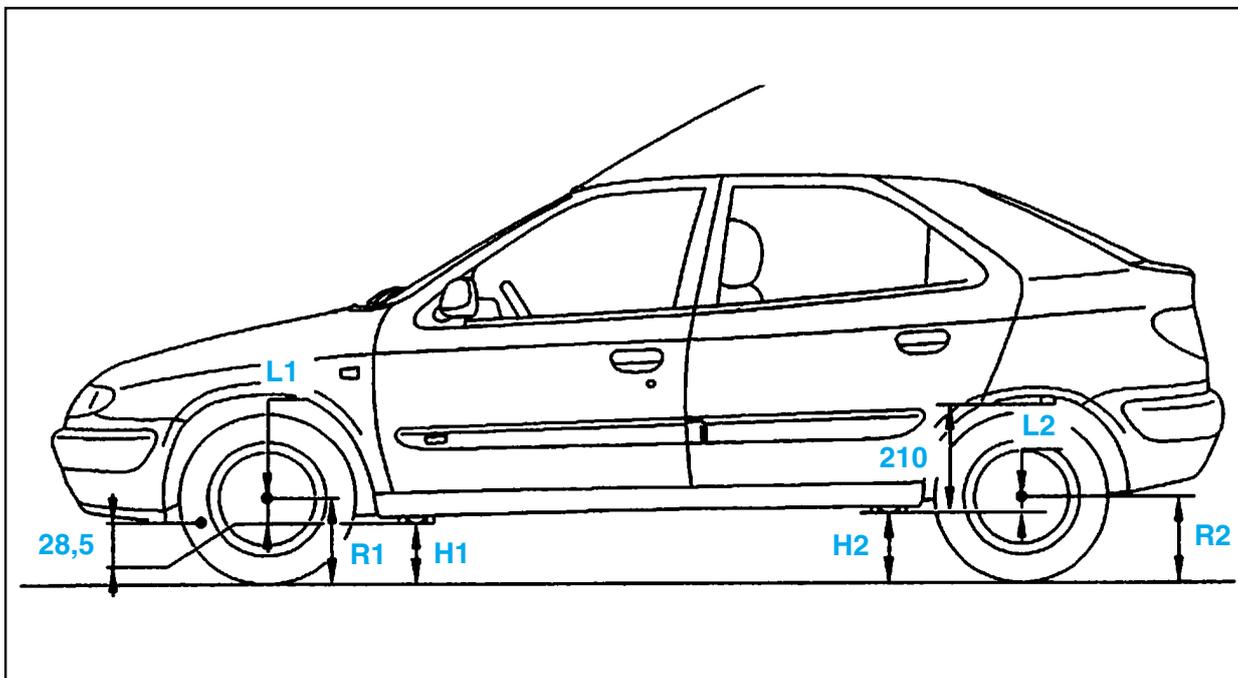


CARACTÉRISTIQUES

Hauteurs de caisse



- Pour faciliter la mesure d'assiette du véhicule, il est toléré de prendre la mesure sur le plan d'appui du cric ; utiliser L1, L2 et H1, H2 :

- **H1** : mesure sous l'appui de cric (avant)
- **H2** : mesure sous l'appui de cric (arrière)
- **L1** = R1 - H1
- **L2** = R2 - H2

Berline

TRAIN AVANT

	Moteur	
L1	XU7JP XU7JB - XU7JP4 XUD9A - XUD9TE	TU3JP
Contrôle en assiette de référence L1	114	
Contrôle en ordre de marche L1	92,5	81,5

Nota : Véhicule en ordre de marche : à vide, pleins faits, pression des pneumatiques correcte.

TRAIN ARRIÈRE

	Moteur	
L2	TU3JP - XU7JP XU7JB - XU7JP4 XUD9A - XUD9TE	sauf XU7JP4 (niveau VTS)
Contrôle en assiette de référence L2	127	
Contrôle en ordre de marche L2	57	66

Géométrie des trains, contrôle en assiette de référence

GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

Toutes versions

	Réglable	Direction mécanique Direction assistée
Chasse	Non	$1^{\circ}30' \pm 40'$
Parallélisme	Oui	$-1,5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm} - 0^{\circ}15' \pm 10'$ (ouverture)
Inclinaison du pivot	Non	$10^{\circ}50' \pm 1'$
Carrossage	Non	$0^{\circ} \pm 1^{\circ}$

GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

Toutes versions

	Réglable	Direction mécanique Direction assistée
Parallélisme	Non	$+4,5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm} + 0^{\circ}45' \pm 10'$ (pincement)
Carrossage	Non	$-1^{\circ}20' \pm 40'$

Géométrie des trains, contrôle en ordre de marche

GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

Toutes versions

	Réglable	Direction mécanique (TU3JP)	Direction assistée
Chasse	Non	$0^{\circ}30' \pm 40'$	
Parallélisme	Oui	$+ 2 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm } 0^{\circ}20' \pm 10'$ (pincement)	$+1,5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm} + 0^{\circ}15' \pm 10'$ (pincement)
Inclinaison du pivot	Non	$10^{\circ}50' \pm 1'$	
Carrossage	Non	$0^{\circ} \pm 1^{\circ}$	

GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

Toutes versions

	Réglable	Direction mécanique Direction assistée
Parallélisme	Non	$+ 0,3 \text{ mm} \pm 1,5 \text{ mm}$ Finition VTS : $+ 0,8 \pm 1,5 \text{ mm}$
Carrossage	Non	$-1^{\circ}20' \pm 40'$

Coupé

TRAIN AVANT

Hauteurs du véhicule	Moteur		
	TU3JP	XU7JP XU7JB XU7JP4 XUD9A	XU10J4RS
L1 (voir encadré pour la berline)			
Contrôle en assiette de référence L1	114		129
Contrôle en ordre de marche L1	88	88	126

TRAIN ARRIÈRE

	Moteur	
L2	TU3JP - XU7JP XU7JB - XU7JP4 XUD9A - XUD9TE	XU10J4RS
Contrôle en assiette de référence L2	127	
Contrôle en ordre de marche L2	57	66

Nota : Véhicule en ordre de marche : à vide, pleins faits, pression des pneumatiques correcte.

Géométrie des trains, contrôle en assiette de référence

GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

Toutes versions

	Réglable	Autres versions	XU10J4RS
Chasse	Non	$1^{\circ}30' \pm 40'$	$3^{\circ} \pm 40'$
Parallélisme	Oui	$-1,5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm} - 0^{\circ}15' \pm 10'$ (ouverture)	
Inclinaison du pivot	Non	$10^{\circ}50' \pm 1^{\circ}$	$11^{\circ}10' \pm 1^{\circ}$
Carrossage	Non	$0^{\circ} \pm 1^{\circ}$	

GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

Toutes versions

	Réglable	TU3JP XU7JP - XU7JB XU7JP4 XUD9A - XUD9TE	XU10J4RS
Parallélisme	Non	$+4,5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ $+0^{\circ}45' \pm 10'$ (pincement)	$+5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ $+0^{\circ}45' \pm 10'$ (pincement)
Carrossage	Non	$- 1^{\circ}20' \pm 40'$	

Géométrie des trains, contrôle en ordre de marche

GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

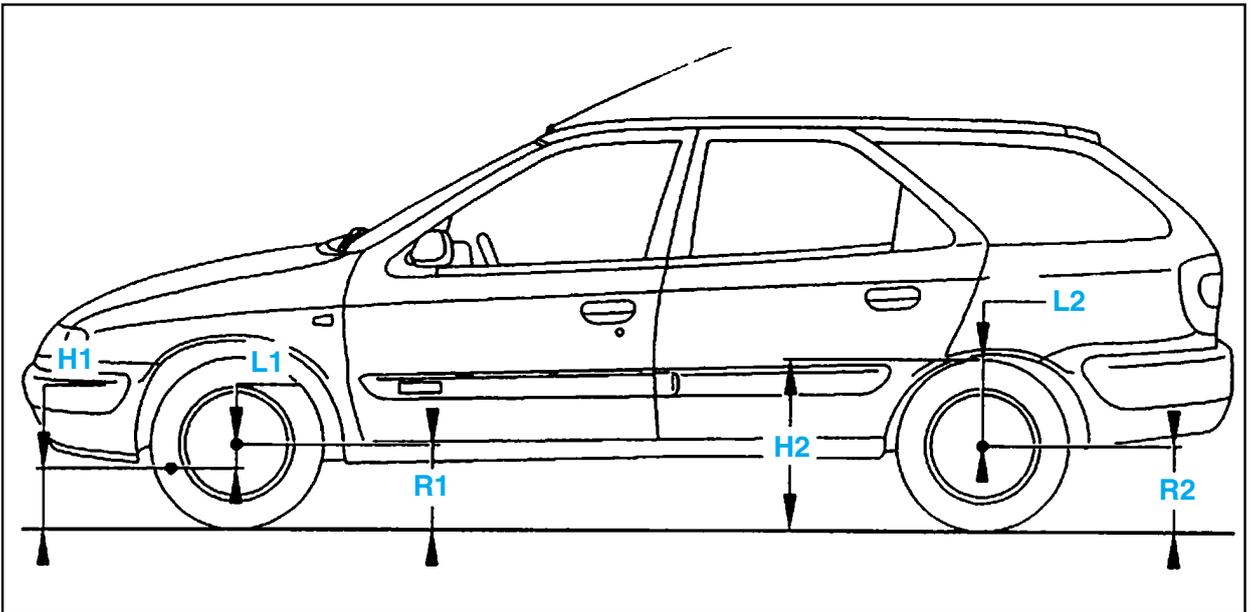
	Réglable	TU3JP	Autres versions	XU10J4RS
Parallélisme	Oui	1,5 mm ± 1 mm 0°15' ± 10' (pincement)	1,2 mm ± 1 mm 0°12' ± 10' (pincement)	0,1 mm ± 1 mm 0°01' ± 10' (pincement)
Chasse	Non	0°30' ± 40'		2° ± 40'
Inclinaison du pivot	Non	10°50' ± 1°		
Carrossage	Non	0° ± 1°		

GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

	Réglable	Autres versions	XU10J4RS
Parallélisme	Non	NC	
Carrossage	Non	1°20' ± 40'	

Break

Hauteurs du véhicule



Légende :

- H1 : mesure depuis le centre d'articulation de bras avant
- H2 : mesure sous la face d'appui de la cale arrière
- R1 : rayon de la roue
- R2 : rayon de la roue
- L1 = R1 - H1
- L2 = H2 - R2

TRAIN AVANT

Motorisation	Tous types
Contrôle en assiette de référence (L1)	85,5 mm
Contrôle en ordre de marche (L1)	59,5 mm

TRAIN ARRIÈRE

Motorisation	Tous types
Contrôle en assiette de référence (L2)	88 mm
Contrôle en ordre de marche (L2)	140 mm

- Véhicule en ordre de marche : à vide, pleins faits, pressions des pneumatiques correcte.

Géométrie des trains, contrôle en assiette de référence

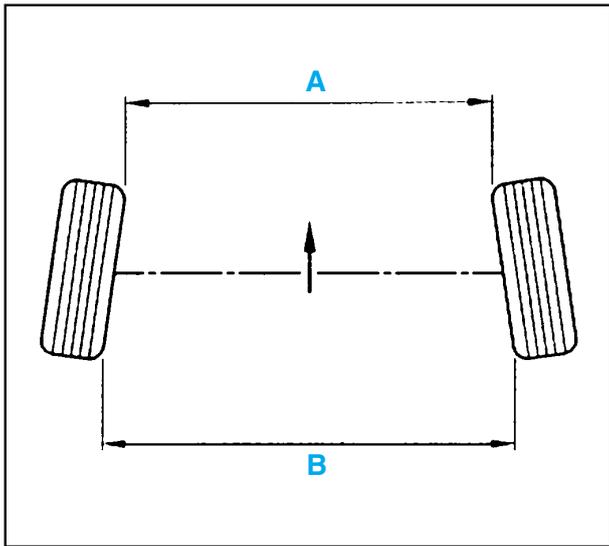
GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

	Réglable	Tous types
Chasse	Non	1°30' ± 40'
Parallélisme	Oui	-1,5 mm ± 1 mm - 0°15' ± 10' (ouverture)
Inclinaison du pivot	Non	10°50 ± 1
Carrossage	Non	0° ± 1°

GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

	Réglable	Tous types
Parallélisme	Non	+ 4,5 mm ± 1 mm + 0°45' ± 10' (pincement)
Carrossage	Non	- 1°20' ± 30°

Géométrie des trains en assiette de référence



Nota : Avant du véhicule (suivant flèche).
 - A < ou = B : pincement positif (+) (pincement).
 - A > ou = B : pincement négatif (-) (ouverture).

MÉTHODES DE RÉPARATION

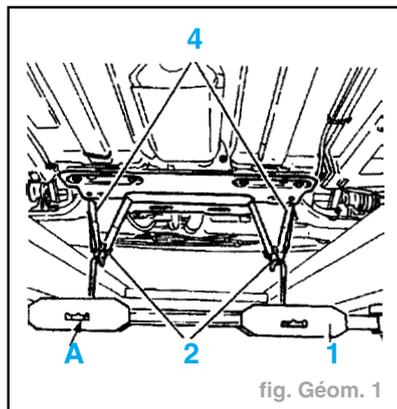
MISE EN ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

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.

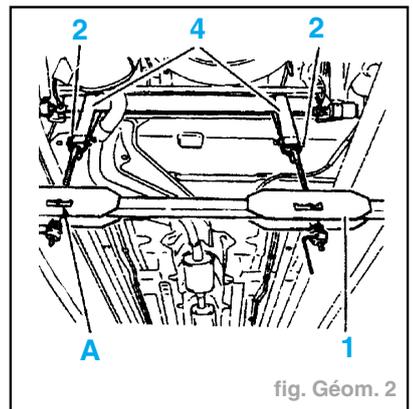


- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse L1 (assiette de référence).

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).



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

- 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).

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.

Train arriere

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.

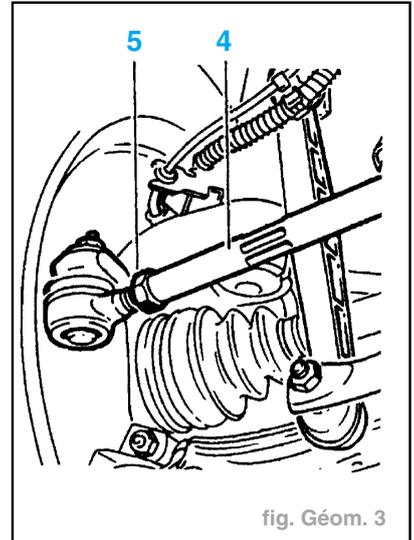


fig. Géom. 3

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.