

# CARACTERISTIQUES

## Train avant

### HAUTEUR DE CAISSE

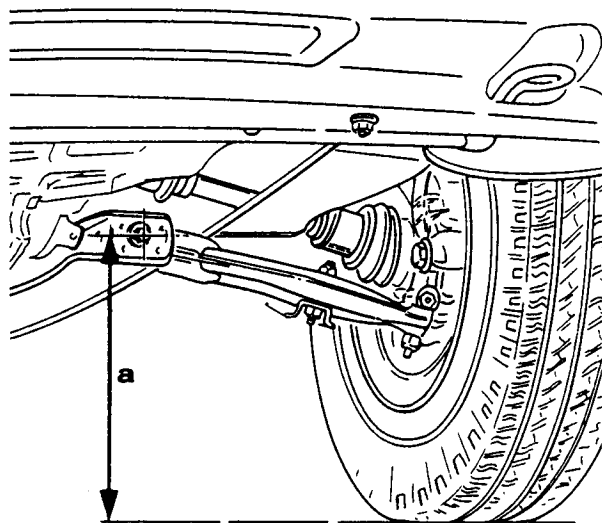
#### Assiette de référence (a) (mm)

- 1,11 TT - 1,41 TT - Diesel TT	177
- 1,61i - 1,81i	185
- 1,91i - 2,01i	167
- 16 V	165

#### Hauteur à vide (a) (mm)

- 1,11 TT - 1,41 TT	210
- 1,61i - 1,81i	219
- 1,91i - 2,01i	196
- 16 V et Diesel	198

**ESSIEU AVANT  
HAUTEUR DE CAISSE**



- À vide = en ordre de marche : tous les pleins sont faits, aucune personne à bord.
- Assiette de référence = quatre personnes à bord, 40 kg de bagages dans le coffre.

### PARALLÉLISME

- + Pincement ; - ouverture
- Parallélisme, à vide (mm) :
- moteur essence :
  - direction mécanique ..... 0 à - 2
  - direction assistée ..... + 2,5 à + 4,5
- moteur Diesel :
  - direction mécanique ..... - 0,5 à - 2,5
  - direction assistée ..... + 1,5 à + 3,5
- Parallélisme, assiette de référence essence et Diesel (mm) :
- direction mécanique ..... - 1 à - 3
- direction assistée ..... + 1 à + 3

### CARROSSAGE

- Non réglable :
  - à vide ..... 0° 3' ± 40'
  - assiette de référence ..... 0° ± 40'

### ANGLE DE PIVOT

- Non réglable ..... 10°45' ± 40'

## CHASSE

- Angle de chasse à vide :
  - direction mécanique ..... 0° 30' ± 40'
  - direction assistée ..... 2° ± 30'
- Angle de chasse, assiette de référence :
  - direction mécanique ..... 1° 30' ± 30'
  - direction assistée ..... 3° ± 30'

## Train arrière

### HAUTEUR DE CAISSE

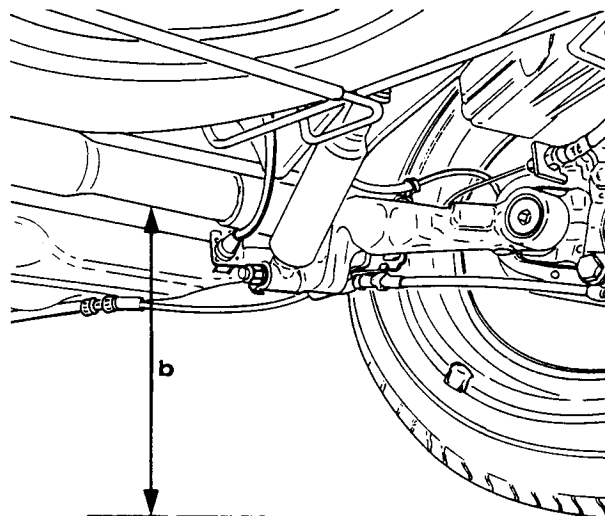
#### Assiette de référence (b) (mm)

- 1,11 TT - 1,41 TT - Diesel TT	201
- 1,61i - 1,81i	189
- 1,91i - 2,01i	200
- 16 V	199

#### Hauteur à vide (b) (mm)

1,11 TT - 1,41 TT	260
- 1,61i - 1,81i	272
- 1,91i - 2,01i	250
- 16 V et Diesel	272

**ESSIEU ARRIÈRE  
HAUTEUR DE CAISSE**



- À vide = en ordre de marche : tous les pleins sont faits, aucune personne à bord.
- Assiette de référence = quatre personnes à bord, 40 kg de bagages dans le coffre.

### PARALLÉLISME

- + : pincement ; - : ouverture.
- Parallélisme non réglable (mm) :
- à vide ..... + 2 à - 2
- assiette de référence ..... + 2,5 à + 6

### CARROSSAGE

- Non réglable :
  - à vide ..... - 1° ± 30'
  - assiette de référence ..... - 1° ± 30'

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

# METHODES DE REPARATION

## Hauteur de caisse

### CONTRÔLE

- Véhicule en ordre marche, (à vide, 5 l de carburant).
- Pression des pneumatiques correcte.
- Véhicule sur une surface plane.
- Avant chaque mesure, secouer le véhicule pour éliminer les contraintes des organes de suspension.
- Les hauteurs arrière se mesurent entre le sol et la traverse tubulaire au point (b). Voir « Caractéristiques ».
- Effectuer trois mesures de chaque côté du véhicule et prendre la moyenne. Faire la moyenne entre les deux côtés.
- La différence de hauteur entre les deux côtés ne doit pas être supérieure à : **10 mm**.

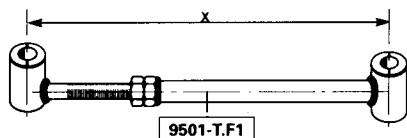
### RÉGLAGE

- Le réglage s'obtient par rotation de la barre de torsion, à la fois dans le boîtier de traverse (30 cannelures) et dans le bras (32 cannelures) (le bras étant positionné par l'outil **9501-T.F1** (fig. GÉOM. 1)).
- Le décalage d'une cannelure fait varier la hauteur d'assiette de 3 mm.
- Le réglage s'effectue par une modification de la longueur **X** de l'outil **9501-T.F1** à partir de sa longueur obtenue sur le véhicule à la dépose de la barre.
- Le réglage effectué sur un côté, modifie la hauteur du côté opposé.

**Nota.** - Le filetage de l'outil **9501-T.F1** est au pas de **1 mm**.

Type véhicule	Préréglage de l'outil 9501-T.F1 (mm)
<b>TT sauf 1,9 et 2,01</b>	346
<b>1,91 et 2,01</b>	330
<b>2,01 16 V</b>	321

- Avant de déposer la barre de torsion, repérer (fig. GÉOM. 2), par un tracé ou par deux coups de pointe en (a) et (b), la position de la barre dans le bras.
- Déposer la barre de torsion.
- À partir de la longueur **X** de l'outil **9501-T.F1** obtenue sur le véhicule à la dépose de la barre :
- Pour augmenter la hauteur d'assiette de **3 mm**, augmenter la longueur **X** de **2 mm** (dévisser l'outil **9501-T.F1** de 2 tours).



(Fig. GÉOM. 1)

- Exemple : pour augmenter la hauteur d'assiette de **9 mm**, augmenter la longueur **X** de **6 mm**.

Sens de rotation des barres	
Barre G	Barre D

- Rechercher par rotation de la barre cannelure par cannelure, la position où la barre de torsion s'engage librement de **8 à 10 mm**.
- Le repère (a) se trouvera décalé de trois cannelures par rapport au repère (b) (fig. GÉOM. 2).
- Pour diminuer la hauteur d'assiette de **3 mm**, diminuer la longueur **X** de **2 mm** (visser l'outil **9501-T.F1** de 2 tours).
- Exemple : pour diminuer la hauteur d'assiette de **9 mm**, diminuer la longueur **X** de **6 mm**.

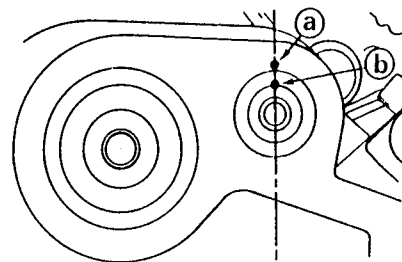
Sens de rotation des barres	
Barre G	Barre D

- Rechercher par rotation de la barre cannelure par cannelure, la position où la barre de torsion s'engage librement de **8 à 10 mm** :
- Le repère (a) se trouvera décalé de trois cannelures par rapport au repère (b) (fig. GÉOM. 2).
- Poser la barre de torsion.
- Vérifier les hauteurs droite et gauche.
- Régler les projecteurs.

## Train avant

### OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant qu'on procède à la mesure de la géométrie du train avant :
  - la bande de roulement des pneus doit être uniforme et sans défaut,
  - les pressions de gonflage des pneus de



(Fig. GÉOM. 2)

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.
- La méthode utilisée est appelée « méthode de mise en assiette de référence ».
- Cette opération s'effectue sur un pont élévateur.
- Effectuer le dévoilage des roues puis placer :
  - les roues AR sur des plateaux à déplacement latéral,
  - les roues AV sur des plateaux pivotants après les avoir déverrouillés.

## 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

- Tourner la direction en butée dans un sens.
- Faire un repère dans le haut du cercle du volant.
- Amener la butée dans l'autre sens en

comptant le nombre de tours et de fraction de tours.

- Diviser la valeur trouvée en deux, ce qui donne la valeur du point milieu.
- Ramener le volant de direction à la valeur du point milieu.
- Dans cette position, les roues doivent être en ligne droite.
- Sinon régler par l'intermédiaire des biellettes.
- Desserrer le contre-écrou.
- Visser ou dévisser la biellette pour obtenir le réglage (un demi-tour de la biellette entraîne une modification du parallélisme de **2 mm** à la jante).

**Nota.** - Ce réglage doit se faire simultanément par les deux biellettes pour ne

pas modifier les angles de braquage.  
- Serrer le contre-écrou.

## 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 com-

pris 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.