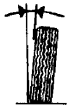







## CARACTÉRISTIQUES

### GÉOMÉTRIE DES ROUES

Version	10 - 14 - Maxi	10 - 14 - 1905D-TD	10 - 14 - Maxi 2800 D	14 - Maxi 2800 idTD
<b>SUSPENSION AVANT</b> Carrossage (*) 	0°	0° ± 45'	0° ± 45'	0°
Chasse (*) 	0° ± 30' 0°20' ± 30' (*) 0°30' ± 30' (**)	0°30' ± 30'	0°30' ± 0°30'	1°
Parallélisme 	- 2 ± 1 mm	- 2 ± 1 mm	- 2 ± 1 mm	- 2 ± 1 mm
<b>SUSPENSION ARRIÈRE</b> Carrossage (*) 	0° ± 10'	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 10'
Chasse (*) 	0° ± 30'	0° ± 30'	- 0°20' ± 30'	-0°20' ± 30'
Parallélisme (*) 	0 ± 1 mm	0 ± 1 mm	0 ± 1 mm	0 ± 1 mm

(\*) Angles non réglables

- (•) À partir du châssis n°5198431 pour versions 10 et 14  
À partir du châssis n°5200067 pour versions 10 2500 TD  
À partir du châssis n°5257330 pour versions 10 avec ABS  
À partir du châssis n°5262555 pour versions 10 2500 TD avec ABS  
À partir du châssis n°5201981 pour versions Maxi sans ABS  
À partir du châssis n°5213115 pour versions Maxi avec ABS
- (\*\*) À partir du châssis n°5616154

- Conditions de contrôle et de réglage

- pneumatiques gonflés à la pression préconisée
- véhicule en ordre de marche

## MÉTHODES DE RÉPARATION

### GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

- Le contrôle de la géométrie des roues doit être effectué après avoir contrôlé les organes qui l'influencent :

- la pression de gonflage des pneumatiques,
- le voile des jantes de roues ne doit pas dépasser **3 mm**,
- le jeu axial des roulements de roues,
- le jeu entre le montant et la rotule des bras oscillant,
- le jeu de la rotule de barre de direction.
- Parallélisme (fig. Géom. 1)
  - **a - b = - 2 ± 1 mm** (ouverture)
- Carrossage (non réglable (fig. Géom. 2)
  - $\alpha$  = voir caractéristiques

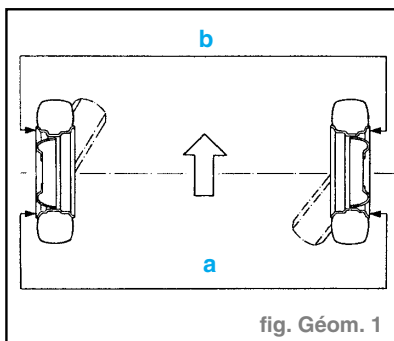


fig. Géom. 1

- Chasse (non réglable) (fig. Géom. 3)
  - $\epsilon$  = voir caractéristiques

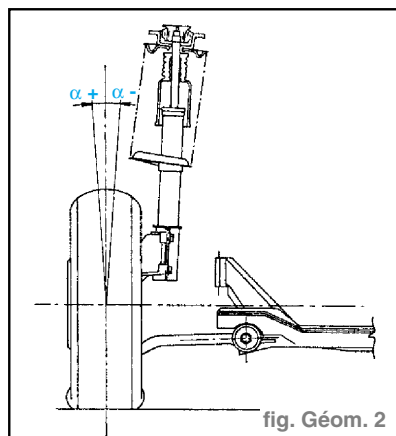


fig. Géom. 2

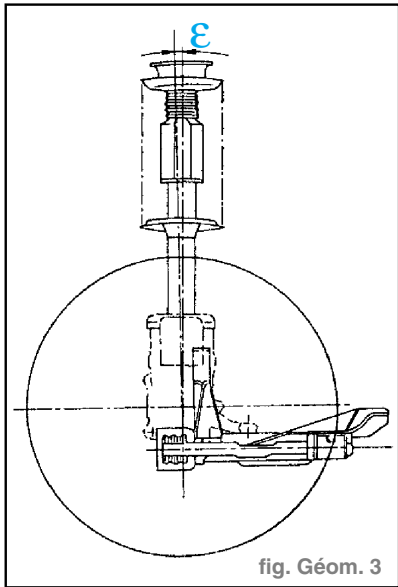


fig. Géom. 3

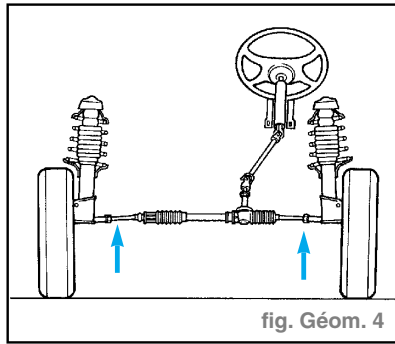


fig. Géom. 4

- Si, lors du contrôle du parallélisme, on relève des valeurs autres que celles prescrites, agir sur le biellettes du boîtier de direction après avoir desserré les écrous qui les fixent. (fig. Géom. 4)
- Lors du réglage du parallélisme des roues avant, suivre scrupuleusement les instructions suivantes :
  - desserrer les colliers de serrage des capuchons sur les barres de direction,

- vérifier que le capuchon tourne librement sur la barre de direction. Éventuellement, déplacer le capuchon et le lubrifier avec de la graisse **MOLY-GUARD SYL 133** ou produit équivalent,
  - serrer le collier après le réglage du pincement et uniquement après avoir vérifié que le capuchon soit en position correcte.
- Si l'angle de carrossage des roues relevé n'a pas la valeur prescrite, soumettre la coque du véhicule à un contrôle.

## GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

- Puisque la suspension arrière est constituée d'un essieu rigide et de deux ressorts à lames perpendiculaires à l'essieu lui-même, les valeurs des angles de parallélisme et de carrossage sont égaux à 0 et aucun réglage ne peut être effectué.