

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Train avant

Carrossage

- Angle non réglable.
- Valeur..... $0^{\circ}15' \pm 30'$

Chasse

- Angle non réglable.
- Valeur..... $3^{\circ}40' \pm 30'$

Parallélisme

- Angle réglable.
- Valeur (ouverture) (mm)..... $- 2 \text{ à } - 3$

Train arrière

Carrossage

- Angle non réglable.
- Valeur..... $- 56' \pm 30'$

Parallélisme

- Angle non réglable.
- Valeur (pincement) (mm) $0,6 \pm 2$

Couples de serrage (en daN.m)

- Erou de blocage des barres de direction.....5

MÉTHODES DE RÉPARATION

Train avant

Opérations préliminaires

- Le contrôle de la géométrie des roues doit être effectué après avoir contrôlé :
 - la pression de gonflage des pneumatiques,
 - le voile des jantes des roues (ne doit pas dépasser **3 mm**),
 - le jeu des moyeux,
 - le jeu des rotules.

Carrossage

- 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.
- Voir les valeurs dans «Caractéristiques».
- Angle non réglable (Fig.Géom.1).

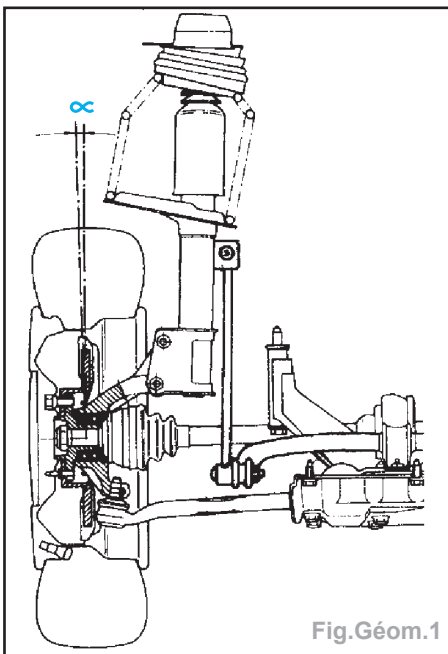


Fig.Géom.1

Nota : Si l'angle de carrossage des roues relevé n'a pas la valeur prescrite, soumettre le bras oscillant, la suspension et la coque du véhicule à un contrôle.

Chasse

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de la chasse.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Voir les valeurs dans «Caractéristiques».
- Angle non réglable (Fig.Géom.2).

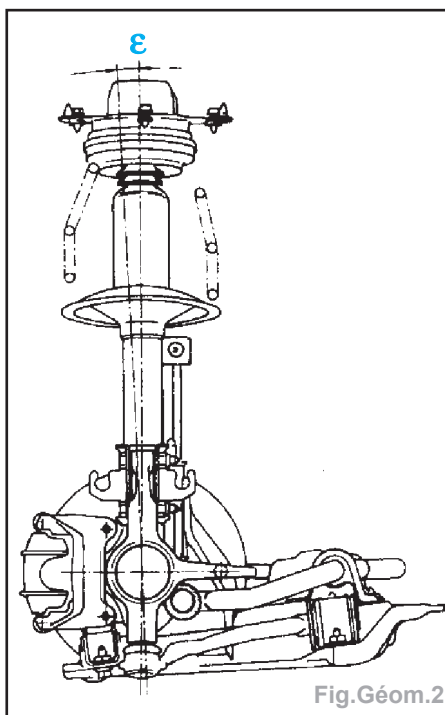


Fig.Géom.2

Nota : Si l'angle relevé n'a pas la valeur prescrite, soumettre le bras oscillant et la coque du véhicule à un contrôle.

Parallélisme

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle du parallélisme.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Voir les valeurs dans «Caractéristiques».
- Angle réglable (Fig.Géom.3).

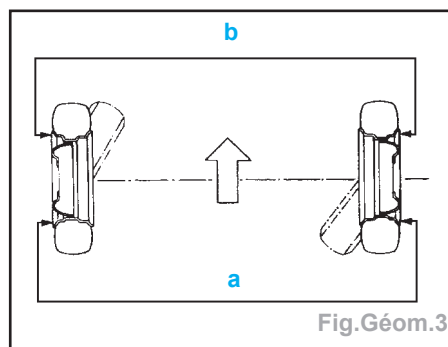


Fig.Géom.3

a - b = $- 2 \text{ à } - 3 \text{ mm}$.

Réglage

- Pour régler le parallélisme de roues AV, desserrer l'écrou de blocage de la barre de direction, ensuite agir sur la barre en la vissant ou en la dévissant jusqu'à obtenir le pincement prescrit sans modifier la position des branches du volant (Fig.Géom.4).

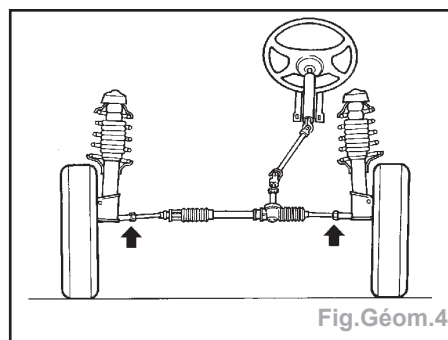


Fig.Géom.4

- Serrer l'écrou de blocage de la barre de direction à **5 daN.m**.

Train arrière

Opérations préliminaires

- Le contrôle de la géométrie des roues doit être effectué après avoir contrôlé :
 - la pression de gonflage des pneumatiques,
 - le voile des jantes de roues (ne doit pas dépasser **3 mm**),
 - le jeu des moyeux.

Carrossage

- 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.
- Voir les valeurs dans «Caractéristiques».
- Angle non réglable (Fig.Géom.5).

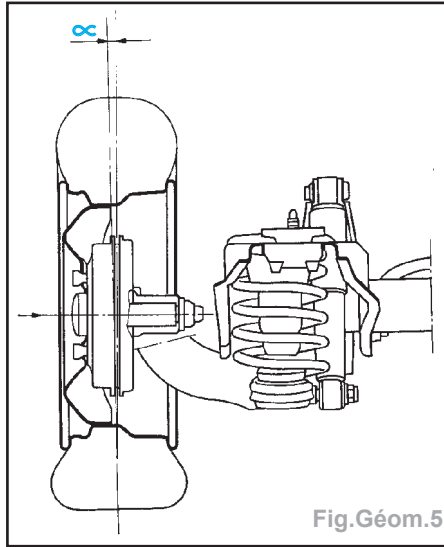


Fig.Géom.5

Parallélisme

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.

- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Voir les valeurs dans «Caractéristiques».
- Angle non réglable (Fig.Géom.3).

Nota : Si, lors du contrôle, on relève pour les divers angles des roues AR des valeurs autres que celles prescrites, aucun réglage n'est possible car le train AR est constitué d'un essieu rigide. Soumettre les bras oscillants et la coque du véhicule à un contrôle.