

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

VÉRIFICATIONS PRÉLIMINAIRES

- Avant de procéder au contrôle ou au réglage des trains AV et AR, il est nécessaire d'examiner les points suivants :
 - pneumatiques : la pression de gonflage et l'état.
 - roues : voilage, alignement (visuel).
 - articulation : état, serrage.
 - cardans de direction : état, serrage.
 - suspension : état des amortisseurs, hauteurs sous coque.
 - moyeu : jeu de roulement.
- Si des anomalies sont relevées lors du contrôle, y remédier avant d'effectuer tout travail de réglage.

Nota : Poids à vide en ordre de marche.

Train avant

CHASSE

Type	nominal	tolérance
4/5 portes	+ 2°39'	+ 3°46' à + 1°31'
Clipper sans amortisseur de correction d'assiette	+ 2°18'	+ 3°24' à + 1°12'
Clipper avec amortisseur de correction d'assiette	+ 2°05'	+ 3°10' à 1°
Différence maximum entre Droite et Gauche1°		

CARROSSAGE

Type	nominal	tolérance
4/5 portes	- 0°33'	+ 0°45' à - 1°51'
Clipper sans amortisseur de correction d'assiette	- 0°36'	+ 0°43' à - 1°52'
Clipper avec amortisseur de correction d'assiette	- 0°36'	+ 0°40' à - 1°52'

Différence maximum entre Droite et Gauche1°15'

PARALLÉLISME

	Valeur de réglage	Tolérance
	- 0°08' ± 0°08' (ouverture)	- 0°08' ± 0°21' (ouverture)
(mm)	- 1,0 ± 1,0 (ouverture)	- 1,0 ± 2,5 (ouverture)

Train arrière

CARROSSAGE

Type	nominal	tolérance
4/5 portes	- 1°12'	+ 0°08' à - 2°33'
Clipper sans amortisseur de correction d'assiette	- 0°55'	+ 0°22' à - 2°13'
Clipper avec amortisseur de correction d'assiette	- 0°46'	+ 0°31' à - 2°04'
Différence maximum entre Droite et Gauche1°15'		

PARALLÉLISME

	Valeur de réglage	Tolérance
	0°17' ± 0°08' (pincement)	0°27' ± 0°20' (pincement)
(mm)	2,0 ± 1,0 (pincement)	3,2 ± 2,5 (pincement)

Couples de serrage (en daN.m)

- Contre-écrou d'embout de biellette de direction4
- Écrou à came de bras de suspension inf. AR10,3

MÉTHODES DE RÉPARATION

RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

Nota : Le contrôle et le réglage subséquent de la géométrie du train avant doivent être effectués sur une surface plane et conformément aux instructions du fabricant fournies avec l'équipement de réglage de la géométrie concerné.

- Centrer le volant de direction et le bloquer en position (Fig.Géom.1).

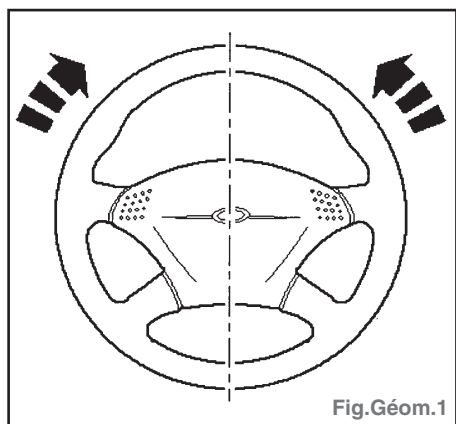


Fig.Géom.1

- Desserrer les contre-écrous d'embout de biellette de direction (Fig.Géom.2).

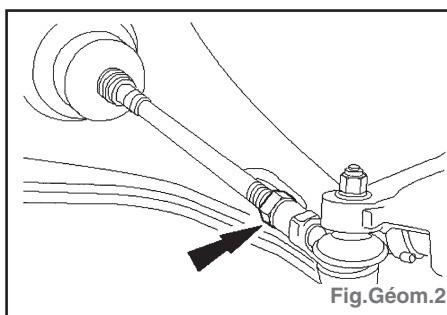


Fig.Géom.2

- Déposer les colliers extérieurs de soufflet de boîtier de direction (Fig.Géom.3).

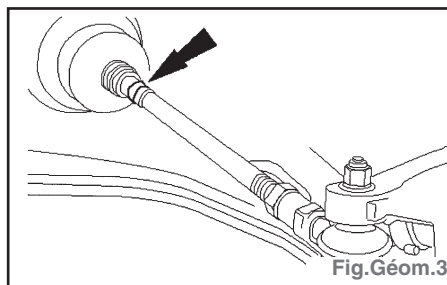


Fig.Géom.3

- Tourner les biellettes de direction d'une distance équivalente, dans le sens horaire ou anti-horaire, afin de régler la géométrie (Fig.Géom.4).

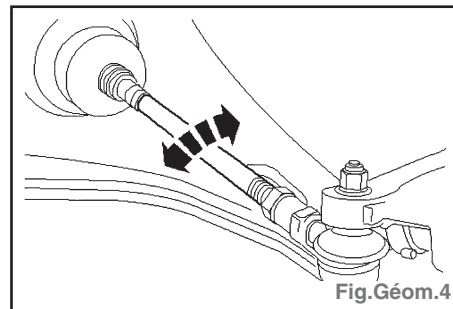


Fig.Géom.4

- Serrer les contre-écrous d'embout de biellette de direction.
- Poser les colliers extérieurs de soufflet de boîtier de direction.
- Contrôler la géométrie.

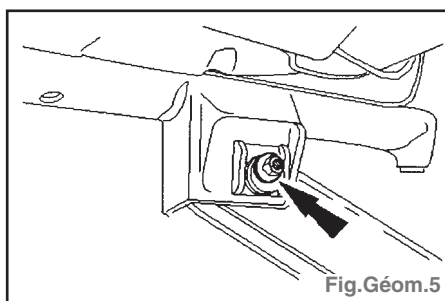
RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

Nota : Le contrôle et le réglage de la

géométrie du train arrière doivent être effectués sur une surface plane et conformément aux instructions fournies avec l'équipement de réglage de la géométrie concerné.

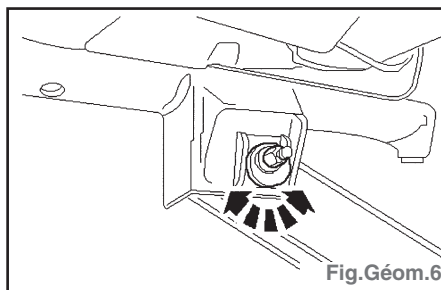
Nota : Le serrage final des composants de la suspension arrière doit être effectué avec le véhicule reposant sur ses roues.

- Contrôler la géométrie à l'aide d'un équipement de réglage de la géométrie (quatre roues) approprié.
- Lever le véhicule et le mettre sur chandelles.
- Desserrer l'écrou à came de bras de suspension inférieur arrière (Fig.Géom.5).



Nota : Ne pas serrer complètement l'écrou à came de bras inférieur de suspension à ce stade.

- Serrer l'écrou à came de bras inférieur de suspension à 0.8 daN.m.
- Descendre le véhicule au sol.
- Faire rebondir le véhicule sur ses suspensions pour lui faire prendre son assiette naturelle.
- Régler la géométrie (Fig.Géom.6).



- Serrer l'écrou à came de bras inférieur de suspension à 10.3 daN.m.