

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

- Le parallélisme des trains AV et AR est réglable.
- Les angles de carrossage, de chasse et d'inclinaison de pivot de fusée sont des réglages d'usine qui ne sont pas modifiables.

Avant

- Angle de carrossage - négatif..... $0^{\circ} 15' \pm 0^{\circ} 45' / 0,25^{\circ} \pm 0,75^{\circ}$
 - Roue 5 1/2 J x 15 $1,710 \text{ mm} \pm 5,11 \text{ mm}$
 - Roue 6 J x 16 $1,811 \text{ mm} \pm 5,323 \text{ mm}$
- Angle de chasse $3^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} / 3,5^{\circ} \pm 1,0^{\circ}$
 - Roue de 5 1/2 J x 15..... $21,322 \text{ mm} \pm 6,71 \text{ mm}$
 - Roue 6 J x 16 $24,872 \text{ mm} \pm 7,11 \text{ mm}$
- Inclinaison de pivot $12^{\circ} 18' / 12,3^{\circ}$
 - Roue 5 1/2 J x 15 $83,05 \text{ mm}$
 - Roue 6 J x 16 $88,61 \text{ mm}$
- Parallélisme total des roues avant - ouverture (\rightarrow 2001)
 - $0^{\circ} 20' \pm 0^{\circ} 15' / 0,3^{\circ} \pm 0,25^{\circ}$
 - Roue de 5 1/2 J x 15 $2,211 \text{ mm} \pm 0,710 \text{ mm}$
 - Roue 6 J x 16 $2,360 \text{ mm} \pm 1,811 \text{ mm}$
- Parallélisme total des roues avant - ouverture (2001 \rightarrow)
 - $0^{\circ} 14' \pm 0^{\circ} 14' / 0,23^{\circ} \pm 0,23^{\circ}$

Arrière

- Angle de carrossage - négatif..... $0^{\circ} 30' \pm 0^{\circ} 45' / 0,5^{\circ} \pm 0,75^{\circ}$
 - Roue de 5 1/2 J x 15..... $3,314 \text{ mm} \pm 1,710 \text{ mm}$
 - Roue 6 J x 16 $3,551 \pm 1,811 \text{ mm}$
- Angle de poussée $0^{\circ} 0' \pm 0^{\circ} 5' / 0^{\circ} \pm 0,08^{\circ}$
 - Roue 5 1/2 J x 15 $0 \text{ mm} \pm 0,601 \text{ mm}$
 - Roue 6 J x 16 $0 \text{ mm} \pm 0,611 \text{ mm}$
- Parallélisme total des roues arrière - pincement
 - $0^{\circ} 20' \pm 0^{\circ} 15' / 0,3^{\circ} \pm 0,25^{\circ}$
 - Roue de 5 1/2 J x 15 $2,211 \text{ mm} \pm 1,710 \text{ mm}$
 - Roue 6 J x 16 $2,360 \text{ mm} \pm 1,811 \text{ mm}$

Couples de serrage (en daN.m)

- Vis de bridage (parallélisme AV).....**2,8**
- Contre-écrou (parallélisme AR).....**9**
- Ecrou de roue**11,5**

MÉTHODES DE RÉPARATION

Opérations préliminaires

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant de procéder à la mesure de la géométrie du train AV :
 - la bande de roulement des pneus doit être uniforme et sans défaut,
 - les pressions de gonflage des pneus doivent être égales à gauche et à droite,
 - les rebords de la jante de roue intéressée doivent être dans un état impeccable,
 - les articulations à rotule (rotule de direction, articulations-guides), ne doivent présenter aucun jeu.
- Amener le véhicule en position de mesure.
- S'assurer que le véhicule est à son poids en ordre de marche.
- Asseoir correctement la suspension du véhicule.

Angles de carrossage, de chasse et d'inclinaison du pivot

- Les angles de carrossage, de chasse et d'inclinaison de pivot de fusée sont des réglages d'usine qui ne sont pas modifiables.
- Mesurer les angles de carrossage, de chasse et d'inclinaison de pivot de fusée pour les roues droite et gauche avec un appareil de géométrie adéquat.
- Si les angles de carrossage, de chasse et d'inclinaison de pivot de fusée trouvés, ne sont pas conformes à la spécification, inspecter et remplacer toute pièce de la suspension avant qui est usée ou endommagée.

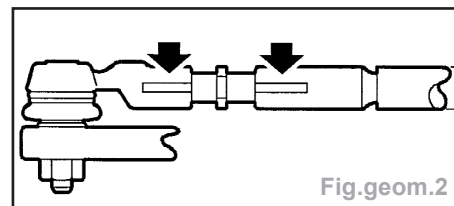
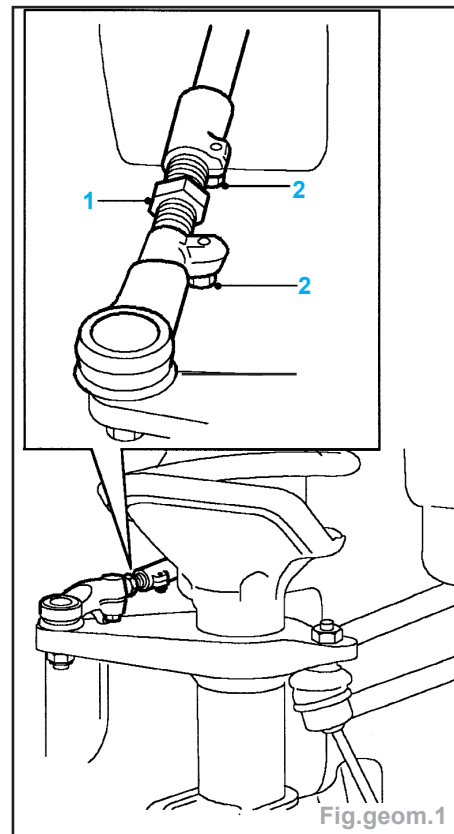
Parallélisme des roues avant

Contrôle

- Contrôler que les pressions des pneumatiques sont correctes et que le véhicule se trouve au poids en ordre de marche (à vide).
- Faire reculer et avancer le véhicule pour éliminer les tensions dans la direction et la suspension.
- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle (se référer à la notice d'utilisation de l'appareil).
- Contrôler que le parallélisme des roues avant est compris entre les limites spécifiées.

Réglage

- Repérer la position des rotules de direction.
- Desserrer les boulons de bridage (2) (Fig. geom.1) des embouts de barre d'accouplement et de la rotule.
- Faire tourner le tendeur (1) pour obtenir une ouverture correcte. Prendre soin de ne pas faire tourner la rotule.
- Re-vérifier le parallélisme des roues avant.
- Serrer les boulons de bridage de barre d'accouplement et de rotule à **2,8 daN.m**.
- Contrôler que les fentes des brides du tendeur sont alignées (Fig.geom.2)



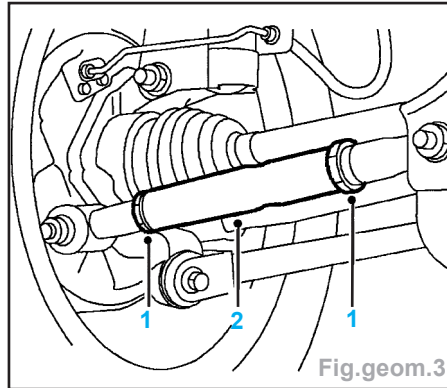
Parallélisme des roues arrière

Contrôle

- Contrôler que les pressions des pneumatiques sont correctes et que le véhicule se trouve au poids en ordre de marche (à vide).
- Faire reculer et avancer le véhicule pour éliminer les tensions dans la direction et la suspension.
- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle (se référer à la notice d'utilisation de l'appareil).
- Contrôler que le parallélisme des roues avant est correct.
- Contrôler que le parallélisme des roues arrière est compris entre les limites spécifiées.

Réglage

- Immobiliser le tendeur (2) (Fig.geom.3) de la biellette réglable et desserrer les deux contre-écrous (1).



- Faire tourner le tendeur jusqu'à ce que le pincement soit correct.
- Immobiliser le tendeur et serrer les contre-écrous à **9 daN.m**.
- Reculer et avancer le véhicule pour éliminer les tensions dans la direction et la suspension.
- Recommencer le contrôle et le réglage de l'autre côté du véhicule.